

**EL MOTOTAXISMO COMO FUENTE DE INGRESO EN LOS ESTRATOS UNO Y  
DOS EN LA CABECERA MUNICIPAL DE FUNDACIÓN 2007**

**KELLY DAYANA BOLAÑOS SARA VIA  
MAURA MERCEDES DE VEGA PEREZ**

**MINERVA QUESADA LINARES**  
Directora

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES  
PRGRAMA ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS  
SANTA MARTA D.T.C.H.  
2007**

**EL MOTOTAXISMO COMO FUENTE DE INGRESO EN LOS ESTRATOS UNO Y  
DOS EN LA CABECERA MUNICIPAL DE FUNDACIÓN 2007**

**KELLY DAYANA BOLAÑOS SARA VIA  
MAURA MERCEDES DE VEGA PEREZ**

**Trabajo de Grado Presentado como Requisito Parcial para Optar al Título  
De Administrador de Empresas**

**MINERVA QUESADA LINARES  
Directora**

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES  
PROGRAMA ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS  
SANTA MARTA D.T.CH.  
2007**

**Nota de aceptación**

.....  
.....  
.....  
.....

.....  
**Firma del Presidente**

.....  
**Firma del jurado**

.....  
**Firma del jurado**

**Santa Marta, Magdalena.....**

**Dedico a:**

**DIOS** por haberme dado el entendimiento, sabiduría y la fuerza necesaria para hacer realidad mi sueños de ser una profesional .

**A MI MADRE Gloria Saravia**, por darme confianza, fortaleza, dedicación y ser el apoyo incondicional cada día de mi vida, te amo mucho.

**A MI HERMANO Juan Carlos Bolaños**, por darme ese espíritu de motivación y comprensión.

**A MIS TIAS Alba, Adalia y Leonor Saravia**, por apoyarme en cada momento.

**A MI NOVIO Ferney Joseth Bermúdez Hernández**, quien con su amor y ternura me animo a seguir adelante, rodeándome de tranquilidad y seguridad

**A MIS AMIGOS Maura, Gari, Dante y Armando** , por su lealtad y sinceridad, los adoro.

**Kelly Dayana Bolaños Saravia**

**Dedico a:**

**DIOS** por se la fuerza espiritual que me llenó de sabiduría, fortaleza para poder cumplir con esta meta.

**A MIS PADRES Alberto y Maria de Vega** , por ser el amor incondicional y el apoyo moral durante todo este proceso.

**A MI ESPOSO Ricardo Molina , a mis hijos Luís Alberto y Salome** , por ser el motor que impulsan con optimismo todas las metas que emprendo.

**A MIS AMIGOS Kelly Bolaños y Gary Escorcía** , con quienes compartí muchos momentos de mi vida y en quienes encontré, colaboración y apoyo a lo largo de la realización de este triunfo

**Maura Mercedes de Vega Pérez**

## **AGRADECIMIENTOS**

Las autoras de la presente memoria de grado agradecen a:

**Dios** todo poderoso, por aumentar la fe en nosotras cada día.

**Universidad del magdalena**, Alma Mater formadora de profesionales de bien.

**A Minerva Quesada Linares**, nuestra Directora de la Memoria de Grado, que con su sabiduría y paciencia, supo encaminar nuestra propuesta a feliz término.

**A Blanca González y David Numa**, quienes nos brindaron sus conocimientos y orientación en la elaboración de la Memoria de Grado.

<b>CONTENIDO</b>		<b>Pág.</b>
<b>1.</b>	<b>PRESENTACIÓN</b>	<b>17</b>
<b>2.</b>	<b>GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>19</b>
<b>2.1</b>	<b>PROBLEMA</b>	<b>19</b>
<b>2.1.1</b>	<b>Planteamiento del problema</b>	<b>19</b>
<b>2.1.2</b>	<b>Sistematización del Problema</b>	<b>19</b>
<b>3.</b>	<b>ANTECEDENTES</b>	<b>20</b>
<b>4.</b>	<b>MARCO REFERENCIAL</b>	<b>23</b>
<b>4.1</b>	<b>MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL</b>	<b>23</b>
<b>4.2</b>	<b>MARCO LEGAL</b>	<b>24</b>
<b>5.</b>	<b>IMPORTANCIA Y JUSTIFICACIÓN</b>	<b>36</b>
<b>6.</b>	<b>OBJETIVOS</b>	<b>38</b>
<b>6.1</b>	<b>OBJETIVO GENERAL</b>	<b>38</b>
<b>6.2</b>	<b>OBJETIVOS ESPECIFICOS</b>	<b>38</b>
<b>7.</b>	<b>FORMULACIÓN Y GRAFICACIÓN DE LA HIPOTESIS</b>	<b>39</b>
<b>7.1</b>	<b>HIPÓTESIS DE TRABAJO</b>	<b>39</b>
<b>7.2</b>	<b>HIPÓTESIS NULA</b>	<b>39</b>
<b>8.</b>	<b>DISEÑO METODOLOGICO SEGÚN LA NATURALEZA DE LA NATURALEZA DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>40</b>
<b>8.1</b>	<b>METODO DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>40</b>
<b>8.1.1</b>	<b>Población</b>	<b>40</b>
<b>8.1.2</b>	<b>Muestra</b>	<b>40</b>

	<b>Pág.</b>
<b>8.1.3 Selección y Medición de las Variables de Análisis</b>	<b>42</b>
<b>8.2 DELIMITACIÓN DEL ESPACIO TEMPORAL Y GEOGRAFICO</b>	<b>43</b>
<b>8.2.1 Temporal</b>	<b>43</b>
<b>8.2.2 Geográfico</b>	<b>43</b>
<b>8.3 FORMA DE OBSERVAR LA POBLACIÓN</b>	<b>43</b>
<b>8.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS UTILIZADOS PARA RECOLECTAR LA INFORMACIÓN</b>	<b>43</b>
<b>8.4.1 Recolección de la Información</b>	<b>43</b>
<b>8.4.2 Técnicas y Procedimientos de Análisis</b>	<b>44</b>
<b>8.4.3 Tratamiento de la Información</b>	<b>44</b>
<b>9. LIMITACIONES</b>	<b>44</b>
<b>10. RESULTDOS DE LA INVESTIGACIÓN</b>	<b>45</b>
<b>10.1 ASPECTOS GENERALES NIVEL SOCIOECONOMICO</b>	<b>45</b>
<b>10.1.1 Edad de los encuestados</b>	<b>46</b>
<b>10.1.2 Estado civil y sexo de los encuestados</b>	<b>47</b>
<b>10.2 ASPECTO SOCIAL</b>	<b>48</b>
<b>10.2.1 Hijos de los encuestados</b>	<b>49</b>
<b>10.2.2 Persona con las que conviven las unidades muestrales</b>	<b>52</b>
<b>10.2.3 Menores de edad que estudian actualmente</b>	<b>53</b>
<b>10.2.4 Adultos que estudian actualmente</b>	<b>54</b>
<b>10.2.5 Mayores de edad que han cursado o terminado estudios</b>	<b>55</b>



	<b>Pág.</b>
<b>10.2.6 Necesidades de educación mas urgentes que tienen los encuestados y su grupo familiar</b>	<b>56</b>
<b>10.2.7 Población total afiliada a una EPS.</b>	<b>57</b>
<b>10.2.8 Personas pertenecientes al núcleo de los encuestado que están familiar afiliados a una EPS. (menores de edad)</b>	<b>58</b>
<b>10.2.9 Personas pertenecientes al núcleo familiar de los encuestados que están afiliados a una EPS. (adultos)</b>	<b>59</b>
<b>10.2.9.1 Regularidad con la que los núcleos familiares de los encuestados requieren de los servicios médicos</b>	<b>60</b>
<b>10.2.9.2 Personas que poseen titulo de propiedad sobre la vivienda que Habitan</b>	<b>61</b>
<b>10.2.9.3 Encuestados que viven arrendados</b>	<b>62</b>
<b>10.2.9.4 Ingresos obtenidos por concepto de arrendamiento de la vivienda</b>	<b>63</b>
<b>10.2.9.5 Promedio mensual de los encuestados</b>	<b>64</b>
<b>10.2.9.6 Promedio de ingresos de los núcleos familiares de los Encuestados</b>	<b>65</b>
<b>10.3 NIVEL DE EGRESOS MOTOTAXIS ESTRATO 1 Y 2 DE FUNDACIÓN</b>	<b>65</b>
<b>10.3.1 Gastos mensuales promedio en alimentación de los encuestados</b>	<b>66</b>
<b>10.3.2 Gastos mensuales promedio en educación de los encuestados</b>	<b>67</b>
<b>10.3.3 Gastos mensuales promedio en servicios públicos de los moto taxista</b>	<b>68</b>
<b>10.3.4 Gastos mensuales promedio en transporte del núcleo familiar De los moto taxistas</b>	<b>69</b>
<b>10.3.5 Gastos familiares</b>	<b>70</b>
<b>10.4 NIVEL DE AHORRO</b>	<b>70</b>

	<b>Pág.</b>
<b>10.4.1</b> Cuanto ahorrar en promedio mensualmente lo s encuestados	<b>71</b>
<b>10.4.2</b> Cuanto dinero ahorra en promedio mensualmente el núcleo familiar	<b>72</b>
<b>10.4.3</b> El nivel de gastos de los moto taxistas es superior al nivel de Ingresos	<b>73</b>
<b>10.5 OTROS ASPECTOS INDICE DE ACCIDENTALIDAD</b>	<b>73</b>
<b>10.5.1</b> El mejoramiento del nivel socioeconómico por medio del por medio del mototaxismo	<b>75</b>
<b>10.5.2</b> Tenencia del Vehículo	<b>76</b>
<b>10.5.3</b> Actividad económica realizada por los familiares de los Moto taxistas	<b>77</b>
<b>10.5.4</b> Organización y legalización del mototaxsimo como medio de transporte	<b>78</b>
<b>10.5.5</b> Período en la cual ha realizado la actividad de moto taxista	<b>79</b>
<b>10.5.6</b> Número de accidente de los moto taxis	<b>80</b>
<b>11. INGRESO QUE GENERA EL MOTOTAXISMO AL MUNICIPIO DE</b>	<b>81</b>
<b>12. ANALISIS DE RESULTADO</b>	<b>82</b>
<b>13. CONCLUSIONES</b>	<b>84</b>
<b>14. RECOMENDACIONES</b>	<b>87</b>
<b>BIBLIOGRAFIIA</b>	<b>89</b>
<b>WEB GRAFIA</b>	<b>91</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>92</b>

	<b>Pág.</b>
<b>LISTA DE POBLACIÓN</b>	<b>93</b>
<b>ENCUESTA</b>	<b>95</b>
<b>CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES</b>	<b>102</b>

## LISTA DE TABLAS

	<b>Pág.</b>
<b>Tabla 1.</b> Rango de edades de los encuestados	<b>44</b>
<b>Tabla 2.</b> Estado civil y sexo de los moto taxistas de Fundación	<b>45</b>
<b>Tabla 3.</b> Número de hijos de los moto taxistas del Municipio	<b>47</b>
<b>Tabla 4.</b> Número de personas que conviven con los encuestados	<b>49</b>
<b>Tabla 5.</b> Nivel de escolaridad de la población dependiente	<b>52.</b>
<b>Tabla 6.</b> Mayores de edad que estudian actualmente	<b>53</b>
<b>Tabla 7.</b> Nivel de escolaridad de las personas mayores de edad que integran el núcleo familiar de los moto taxistas de Fundación.	<b>54</b>
<b>Tabla 8.</b> Necesidades de educación más urgentes que tienen los Moto taxistas y su grupo familiar.	<b>55</b>
<b>Tabla 9.</b> Población total afiliada a una EPS	<b>56.</b>
<b>Tabla 10.</b> Numero de personas pertenecientes al núcleo familiar de los Moto taxistas que están afiliados a una EPS. (menores de edad)	<b>57</b>
<b>Tabla 11.</b> Número de personas pertenecientes al núcleo familiar de los Moto taxistas que están afiliados a una EPS. (adultos)	<b>57</b>
<b>Tabla 12.</b> Regularidad con la que los núcleos familiares de los Moto taxistas requieren de los servicios médicos.	<b>58</b>
<b>Tabla 13.</b> Moto taxistas que poseen títulos de propiedad sobre la vivienda que habitan.	<b>59</b>
<b>Tabla 14.</b> Tenencia de la vivienda	<b>60</b>
<b>Tabla 15.</b> Ingresos obtenidos por concepto de arrendamiento de la vivienda	<b>61</b>
<b>Tabla 16.</b> Ingresos mensuales promedio generado por la actividad del Mototaxismo	<b>62</b>

	<b>Pág.</b>
<b>Tabla 17.</b> Ingreso mensual promedio del núcleo familiar de los moto taxistas	<b>63</b>
<b>Tabla 18.</b> Gastos mensuales promedio por alimentación	<b>64</b>
<b>Tabla 19.</b> Gastos mensuales promedios en educación	<b>65</b>
<b>Tabla 20.</b> Gastos mensuales promedios en servicios públicos de los Moto taxistas	<b>66</b>
<b>Tabla 21.</b> Gastos mensuales promedio en transporte de los moto taxis	<b>67</b>
<b>Tabla 22.</b> Otros gastos familiares	<b>68</b>
<b>Tabla 23.</b> Capacidad promedio de ahorro mensual de los moto taxis	<b>69</b>
<b>Tabla 24.</b> Cuanto dinero logra ahorrar en promedio mensualmente e Núcleo familiar	<b>70</b>
<b>Tabla 25.</b> El nivel de gastos de los moto taxistas es superior al nivel de Ingresos	<b>71</b>
<b>Tabla 26.</b> El mototaxismo la alternativa para mejorar el nivel Socioeconómico	<b>73</b>
<b>Tabla 27.</b> Tenencia del vehículo	<b>74</b>
<b>Tabla 28.</b> Otras actividades económicas desempeñadas por los familiares De los moto taxistas	<b>75</b>
<b>Tabla 29.</b> Organización y legalización del mototaxismo como medio de Transporte	<b>76</b>
<b>Tabla 30.</b> Antigüedad en la actividad del mototaxismo Mototaxismo como medio de transporte	<b>77</b>
<b>Tabla 31.</b> Frecuencia de accidentes de transito durante el desempeño de La actividad	<b>78</b>

## LISTA DE FIGURAS

	<b>Pág.</b>
<b>Figura 1.</b> Rango de edades de los encuestados	<b>45</b>
<b>Figura 2.</b> Estado civil y sexo de los moto taxistas	<b>46</b>
<b>Figura 3.</b> Número de hijos de los encuestados	<b>47</b>
<b>Figura 4.</b> Menores de edad que estudian actualmente	<b>52.</b>
<b>Figura 5.</b> Mayores de edad que estudian actualmente	<b>53</b>
<b>Figura 6.</b> Nivel de escolaridad de las personas mayores de edad que integran el núcleo familiar de los moto taxista de Fundación	<b>54</b>
<b>Figura 7.</b> Necesidades de educación más urgentes que tienen los Moto taxistas y su grupo familiar.	<b>55</b>
<b>Figura 8.</b> Población total afiliada a una EPS.	<b>56</b>
<b>Figura 9.</b> Numero de personas pertenecientes al núcleo familiar de los encuestados que están afiliados a una EPS. (menores de edad)	<b>57</b>
<b>Figura 10.</b> Número de personas pertenecientes al núcleo familiar de los encuestados que están afiliados a una EPS. (adultos)	<b>58</b>
<b>Figura 11.</b> Regularidad con la que los núcleos familiares de los Moto taxistas requieren de los servicios médicos	<b>59</b>
<b>Figura 12.</b> Encuestados que poseen títulos de propiedad sobre la vivienda que habitan.	<b>60</b>
<b>Figura 13.</b> Condición habitacional y tenencia de la vivienda	<b>61</b>
<b>Figura 14.</b> Ingresos obtenidos por concepto de arrendamientito de la vivienda	<b>62</b>
<b>Figura 15.</b> Ingreso mensual promedio generado por la actividad del Mototaxismo	<b>63</b>

	<b>Pág.</b>
<b>Figura 16.</b> Ingreso mensual promedio de los núcleos familiares de los Moto taxistas	<b>64</b>
<b>Figura 17.</b> Gastos mensuales promedio en alimentación	<b>65</b>
<b>Figura 18.</b> .Gastos mensuales promedios en educación de los moto taxistas	<b>66</b>
<b>Figura 19.</b> Gastos mensuales promedios en servicios públicos de los Moto taxistas	<b>67</b>
<b>Figura 20.</b> Gastos mensuales promedios en transporte del núcleo familiar de los moto taxistas	<b>68</b>
<b>Figura 21.</b> Otros gastos familiares	<b>69</b>
<b>Figura 22.</b> Cuanto dinero logra ahorrar en promedio mensualmente los moto taxistas	<b>70</b>
<b>Figura 23.</b> Cuanto dinero ahorra en promedio mensualmente el núcleo Familiar	<b>71</b>
<b>Figura 24.</b> El nivel de gastos de los moto taxistas es superior al nivel de ingresos	<b>72</b>
<b>Figura 25.</b> El Mototaxismo la alternativa para mejorar el nivel socio Económico	<b>74</b>
<b>Figura 26.</b> Tenencia del vehículo	<b>75</b>
<b>Figura 27.</b> Otras actividades económicas realizadas por los familiares de los moto taxistas	<b>76</b>
<b>Figura 28.</b> Organización y legalización del mototaxismo como medio de transporte	<b>77</b>
<b>Figura 29.</b> Antigüedad en la actividad del mototaxismo	<b>78</b>
<b>Figura 30.</b> Frecuencia de accidentalidad en el desempeño de la actividad	<b>79</b>

## LISTA DE ANEXOS

	Pág.
<b>Anexo A</b> Listado de la Población.	<b>92</b>
<b>Anexo B</b> Modelo de la Encuesta.	<b>94</b>
<b>Anexo C</b> Cronograma de Actividades	<b>95</b>



## **PRESENTACIÓN**

La presente investigación se desarrolló con el objeto fundamental de determinar si las familias de estratos uno y dos ven en el mototaxismo una fuente segura de ingresos que les permite la manutención del núcleo familiar.

Una de las causas por las cuales surgieron los diferentes medios de transporte ilegales es por el problema de desempleo que existe en nuestro país, es por eso el auge que ha tenido el transporte ilegal de moto taxis, las cuales comenzaron a irrumpir como una alternativa de transporte y generación de ingresos, para importantes sectores de la población como son los estratos uno y dos.

En el Municipio de Fundación, existen aproximadamente unas 700 motos que prestan el servicio informal de transporte de pasajeros, como lo informó la oficina de tránsito y transporte de esta localidad, situación que se dio inicio en el año 2000 debido al alto índice de desempleo y desplazamiento, fenómeno que se ha venido dando a lo largo y ancho del territorio Nacional.

Es importante anotar como el fenómeno de moto taxis, no se deriva de un agresivo plan publicitario de empresa alguna para abrir mercados comerciales, por el contrario esta es una muestra de emprendimiento colectivo, de cómo el pueblo mismo, por la necesidad de buscar alternativas de empleo y buscar los ingresos necesarios para su conveniente subsistencia, movido por la necesidad de ingresos honestos, emprenden un nuevo uso para la motocicleta. La realidad es que el fenómeno ha crecido considerablemente, demostrando que no solo se hace posible que de la motocicleta derive su sustento, sino también suple la necesidad sentida en los usuarios de transporte público terrestre.

El mototaxismo aparte de prestar un servicio al usuario de manera más rápida, tiene mayor asequibilidad para los beneficiarios en cuestión de economía, debido que este servicio es puerta a puerta, al igual que mayor penetración en lugares donde no llegan los servicios de transporte organizados y legalizados como son las busetas y los taxis, esto debido al mal estado de las vías, la mayoría de los conductores de este medio de transporte están acostumbrados a trabajos informales, y otros a raíz de las políticas implantadas por los diferentes gobiernos han quedado desempleados.

El transporte es una actividad productiva en cuanto supone un consumo directo de servicio por los individuos que se desplazan, o un aumento de valor de los bienes que se transportan de lugares de producción, o de oferta, a los de consumo a este respecto, el transporte origina una transformación de los bienes en el espacio,

mientras que los procesos de fabricación se puede decir que los modifica en el tiempo.

Con esta investigación queremos mostrar el impacto socioeconómico que ha generado el mototaxismo en esta región del país.

La anterior situación se fundamenta con el siguiente aspecto:

- Falta de fuentes de trabajo en el municipio de Fundación.

## **2. GENERALIDADES DE LA INVESTIGACIÓN**

### **2.1 PROBLEMA**

**21.1 Planteamiento del problema.** Debido a la falta de fuentes de trabajo que existe en Fundación, los habitantes de este Municipio, en especial los estratos uno y dos, buscaron alternativas de ingresos de manera honesta prestando el servicio de transporte en moto.

El mototaxismo es un problema social porque de esta actividad informal de transporte público cientos de miles de personas derivan su sustento diario. Al mismo tiempo, el mototaxismo moviliza en todo el país a millones de pasajeros cada día, a un precio inferior al de su principal competidor, el transporte público colectivo y de taxi, por ser puerta a puerta.

En términos muy esquemáticos, el transporte consiste en la movilización de personas o de cosas de un lugar a otro, por distintos medios o modos, como pueden ser el transporte aéreo, terrestre, fluvial, férreo.

Esa movilización puede ser directamente realizada por el interesado, o por el contrario éste puede recurrir a personas o entidades que están dedicadas a prestar esos servicios. A su vez, las empresas especializadas pueden ofrecer el servicio de manera puntual a un usuario específico, o por el contrario brindarlo en forma masiva a la colectividad, por medio de sistemas de transporte público. El transporte es entonces una actividad material que a veces realizan las propias personas, como ocurre cuando un individuo desplaza directamente sus pertenencias de un lugar a otro. Pero no es solo eso; el transporte es también un servicio comercial prestado por ciertas sociedades especializadas y adquiere el carácter de servicio público en el caso de transportes masivos.

**2.1.2 Sistematización del problema.** Al plantear el problema, este se sistematizó en el siguiente interrogante:

¿El Mototaxismo es realmente una alternativa para mejorar el nivel de vida de las familias Fundanences de estrato uno y dos?

### 3. ANTECEDENTES

“Mototaxismo” data en Colombia desde hace unos 25 años aproximadamente, y decimos Colombia, porque éste tipo de transporte pero con otra visión y otro manejo, se presta como un servicio legal y apropiado en muchos países europeos como Italia, Francia, España, entre otros, eso sí con otra clase de motocicletas, distinta cultura, una infraestructura urbanística y un modo de pensar muy diferente al nuestro.

Por el año de 1980, el señor Marco Fidel Julio Bravo, oriundo del municipio de Cotorra, ubicado a 28 kilómetros al noroccidente de Montería, capital de Córdoba, se hace acreedor al título, en cierto modo, de ser el fundador de ésta práctica motorizada, utilizada para “transportar personas rápidamente y a un bajo costo, un servicio que descrito así, suena muy bueno; la idea nació de la necesidad de los moradores de Cotorra de desplazarse de la población a la carretera que conduce a Montería y Loricá, cuya distancia es de unos 4.5 kilómetros, pero hoy por hoy, las motivaciones para quienes ejercen el “mototaxismo”, no son otras que el desempleo, la falta de oportunidades y el deseo de realizar una labor independiente y sin mayores compromisos. Se podría decir que el auge del “mototaxismo”, que ha llegado al 500% en los últimos tres años, ha tomado fuerza en poblaciones que por su geografía, clima y la idiosincrasia de su gente, son propicias para ser nicho de propuestas como ésta.

Desde que el mototaxismo apareció en los barrios y zonas marginales de Córdoba, y Sucre en el imaginario colectivo se asocia que es un problema costero, este problema apareció con fuerza en crisis económica de hace unos cinco años. Y no solo surgió como una alternativa de transporte sino de salida al desempleo, que se expandió a la misma velocidad con la que los usuarios llegaban a sus sitios de trabajo. El problema es que creció tan rápido, que el gobierno no supo como enfrentar este fenómeno. Por si fuera poco, el crecimiento del moto-taxismo estuvo íntimamente ligado a la caída del precio de las motos, especialmente de bajo cilindraje, y a las facilidades de financiación.

La tarifa promedio de un viaje en mototaxi es de 1.000 pesos. En el país pasaron de vender 89.000 motos en 2003 a 248.741 en 2005, según un estudio del Fondo de prevención Vial. Un ejemplo de este crecimiento desproporcionado es la propia Bogotá. Según la Secretaría Distrital de Tránsito, mientras que en 2004 habían registradas 33.000 motos, el 15 de abril pasado su número llegó a 57.000.

Mientras que en 2004 fueron matriculadas 2.206 motocicletas, en 2005 fueron registradas 13.855 motocicletas y hasta abril de este año ya habían ingresado 10.000 motos más. Esto significa que de. Mantenerse esta tendencia, sólo en 2005 y 2006 estos vehículos se multiplican por dos.

A este desaforado auge se sumó la falta de atención por parte del gobierno , ahora que el fenómeno es masivo y toca distintos problemas sociales como el desempleo y la contaminación, la improvisación es la respuesta del gobierno; esto es evidente en las señales contradictorias enviadas por el propio Presidente de la República; para atender el problema solo ha ideado tardías normas restrictivas como el pico y placa, la prohibición del parrillero, el día sin moto y las zonas de circulación prohibida, todo ello acompañado de amenazas de multa, retención del vehículo o la cancelación de la licencia de conducción.

Las contradicciones del gobierno respecto al mototaxismo han sido no menos que preocupantes. Desde hace dos años el ministro de Transporte, Andrés Uri Gallego, anunció la reglamentación del mototaxismo, pero en vista de la amenaza que este medio de transporte implica para los pasajeros y las empresas de transporte tradicionales, declinó en su iniciativa. Respecto a la problemática de contaminación que agudiza el mototaxismo, de tiempo atrás algunos sectores y expertos denunciaron los peligros de la llegada de la peste asiática a Colombia, pero el gobierno nacional prefirió hacerse el de la vista gorda. Hace 15 días, el presidente Uribe sorprendió al país al anunciar que había que reglamentario. En una clara alusión a que había que ayudar a todas esas personas que viven del negocio. Su mensaje generó optimismo. Sin embargo, el ministro del Transporte, Andrés Uriel Gallego se mostró escéptico y se sintió que había sido cogido fuera de base. Y solo hasta la semana pasada lo prohibió, algo que debió hacer hace cuatro años cuando aún el fenómeno era controlable.

El mototaxismo se ha multiplicado, por ello el sector de transporte lanza una alerta por el desborde de este negocio, que esconde una gran problemática social, no hay cifras sobre el número de vehículos, el fenómeno es impulsado por los altos niveles de desempleo del país; la Súper Intendencia General de Puertos y Transporte, mediante la circular No. 005 y con argumentos muy débiles, por no decir inexistentes; habla sobre la prohibición de la prestación del servicio de los denominados mototaxis, con el argumento de que son inseguros, pero la entidad en mención sigue autorizando la circulación en todo el territorio Nacional incluyendo grandes capitales) a las denominadas “zorras” un medio de transporte bien inseguro y agresivo.

El mototaxismo no es nuevo en Colombia. En ciudades como Valledupar y Montería, se presta este servicio desde hace 12 años; un estudio denominado “La motocicleta en Colombia”, publicado hace ocho meses, muestra que sumando las oportunidades de trabajo de los moto taxistas, los ensambladores, los comercializadores y las personas que laboran en talleres y venta de re puestos para motos, este renglón de la economía genera unos 852.000 empleos directos e indirectos.

Datos recogidos a través de las Secretarías de Tránsito y Transporte de todo el país y de las importadoras, ensambladoras y comercializadoras de motos, indican que por las calles y vías nacionales circulan más de 2'500.000 motocicletas y que cerca de 600.000 de estos vehículos son utilizados para prestar el servicio de moto taxis. Es decir, unas 600.000 familias colombianas viven del hoy denominado ‘mototaxismo’.

En Bucaramanga, el servicio como tal no ha sido registrado. Sin embargo, en la Cámara de Comercio se han oficializado 350 agencias de domicilios, muchas de las cuales, según los propios alféreces de Tránsito, alternan las labores de mensajerías con los del mototaxismo.

La Dirección de Tránsito, tras sus operativos de control, encontró que en la ciudad cerca de 300 motociclistas utilizan sus vehículos de transporte para hacer ‘carreras piratas’.

**3.1 ANTECEDENTES OTROS PAÍSES.** Frankfurt- Alemania, acaba de aprobar el uso de los bici-taxis y moto-taxis en las calles del sector financiero. ¿Será que los alemanes son tan irresponsables, para autorizar este servicio?

Lima - Perú con la Ley 8004 de 1997 de la Cámara Municipal de Fortaleza, que autoriza el servicio. Así mismo en Italia, Japón, España, Bolivia, Brasil, Holanda, México, Cuba, China, India, Nicaragua, por mencionar algunos .

Al aprobarse esta modalidad de transporte público terrestre, las economías de estos países, se han fortalecido por las alternativas diversas de ocupación y circulación permanente de la moneda. Nuestras regiones igualmente reactivarán en cierta medida, esta economía, amortiguando así, el impacto los procesos de reestructuración establecida por la administración del Presidente de la República, doctor Álvaro Uribe Vélez, en aras de hacer un Estado más dinámico y eficiente, amén de la crisis fiscal y las medidas implementadas por la Ley 617 de 2000 o de ajuste fiscal.

## **4. MARCO REFERENCIAL**

**4.1 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.** En las últimas décadas se ha visto no solo en aquellos países de cultura milenaria de gran desarrollo como en la china y en la india, al igual que en países occidentales como: Holanda, Alemania, Inglaterra, el surgimiento de este medio de transporte, de igual forma no podemos dejar de lado América Latina, como ejemplo nuestro país en el cual comienza a irrumpir como una alternativa de transporte y sobre todo una fuente importante en la generación de ingresos para importantes sectores de la población menos favorecida.

En la medida en que la proliferación del mototaxismo es consecuencia de factores legales, políticos, sociales, económicos, urbanos, su prohibición genera más incertidumbre y problemas que claridad y soluciones, puesto que no se intervienen los factores estructurales que lo generan. El origen y consolidación de los mototaxis está relacionado con la interacción entre situaciones de déficit cuantitativo o cualitativo de transporte, la crisis económica del país y la carencia de empleo. Todo lo cual ha creado un caldo de cultivo ideal para que transportar pasajeros haga parte de la larga lista de actividades de rebusque e informalidad.

Millones de jóvenes colombianos al terminar su bachillerato, carreras técnicas o profesiones no encuentran ninguna opción de trabajo, por lo que el mototaxismo se convirtió en una forma de subsistencia no digna y es la explicación que existan más de 400.000 moto taxis en cientos de municipios de Colombia y particularmente con mayor intensidad en la Costa Caribe, el mototaxismo es un fenómeno que tiene unas causas estructurales que no se pueden resolver como lo pretende el gobierno con un simple decreto, declarando su ilegalidad y lanzando a la calle a cuatrocientas mil familias que hoy mal subsisten con este medio de trabajo.

El transporte de las moto taxis se ha constituido en un hecho de interés colectivo que cada día se convierte más en costumbre, lo que obliga a su reglamentación, algunos de los parlamentarios consideran que la iniciativa es constitucional.

Los honorables Representantes a la Cámara John Jairo Velásquez Cárdenas por el Departamento de Risaralda y José Gamarra Sierra por el Departamento del Magdalena ellos mandaron una ponencia para el primer debate a los proyectos de ley acumulados 133- 2003 Cámara y 180- 2003 Cámara por medio de la cual se reglamenta la prestación del servicio público de transporte terrestre moto taxis.

Lo que se pretende con este proyecto es darle la normatividad para que se proceda a la legalización e institucionalización del servicio público en la modalidad de moto taxis. Este proyecto permitirá a las administraciones Municipales, ofrecer

a sus habitantes la oportunidad de conformar empresas de transporte público, siguiendo los lineamientos establecidos por el Gobierno Nacional.

El hecho que motiva el presente proyecto de Ley, está sustentado en la inmensa cantidad de moto taxis, que hoy se encuentran prestando el servicio a lo largo y ancho del país, ilegal y desordenadamente, y que requieren urgentemente de un ordenamiento que permita, a quienes prestan este servicio, sometimiento al orden y a un sistema regulatorio.

Es de anotar que en el país hay muchos Municipios en los que el modo mas significativo de transporte es los moto taxis, porque no se cuenta con una red vial adecuada, que permita una comunicación ágil con los municipios circunvecinos y en el mejor de los casos, solo se cuenta con trochas o viejos caminos de herradura que no facilitan la movilización de los vehículos automotores tradicionales.

Por las anteriores consideraciones los dos representantes antes mencionados proponen a la Honorable Comisión sexta Constitucional permanente de la Cámara de Representantes. Aprobar en primer debate los proyectos de Ley acumulados 133 -2003 Cámara y 180 -2003 Cámara. “Por medio de la cual se reglamenta la prestación del servicio publico de transporte moto taxis” con su respectivo pliego de modificaciones propuesto.

**4.2 MARCO LEGAL.** Este medio de transporte no ha sido reglamentado como tal, por el Honorable Congreso de la Republica, en estos momentos hay varios proyectos como fue la ponencia para el primer debate a los proyectos de ley acumulados 133-2003 Cámara y 180-2003 Cámara “Por medio de la cual se reglamenta la prestación del servicio público de transporte TRICIMOVILES. El hecho que motiva el presente proyecto de Ley está sustentado a la inmensa cantidad TRICIMOVILES que hoy se encuentran prestando el servicio a lo largo y ancho del país, ilegal y desordenadamente, y que requieren urgentemente de un ordena miento que permita, a quienes prestan este servicio, un sometimiento al orden legal y a un sistema regulatorio. En todo el país los diferentes entes gubernamentales y municipales han buscado la forma de frenarlo por tal razón se dictaron unas disposiciones provisionales, con respecto a la circulación de las moto taxis en las Ciudades y Municipios como medio de transporte publico de pasajeros alternativo.

Este proyecto fue presentado por los honorables representantes a la Cámara Jo hn Jairo Velásquez Cárdenas por el Departamento de Risaralda y José Gamarra Sierra por el departamento del magdalena quienes presentaron una ponencia para el primer debate a los proyectos de ley acumulados 133 - 2003 Cámara y 180-



2003 Cámara por medio de la cual se reglamenta la prestación del servicio público de transporte terrestre moto taxis.

El concejal de la ciudad de Bogotá Isaac Moreno de Caro en el 2004 ha aportado un proyecto para su ciudad y es de anotar que es interesante y tomarlo como muestra para las demás ciudades del país.

Los colombianos idean formas dignas de subsistir, amparados en el precepto constitucional determinado en el artículo 25 de la Carta Política que establece que el trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado.

También determina que: “Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social”. Artículo 26.

Sin embargo, las autoridades nacionales, en aras de proteger algunos derechos constitucionales, por ejemplo el del Espacio Público, cercenan la posibilidad de que grupos poblacionales de los más pobres, realicen ciertas actividades que les proporcionen los ingresos necesarios para subsistir. Eso es lo que ha venido sucediendo con los vendedores ambulantes y últimamente, con prestadores del servicio de moto taxis, que prestan el servicio de transporte de pasajeros en algunas áreas geográficas de la ciudad y circulando por vías secundarias e inclusive, por vías internas de algunas urbanizaciones.

Uno de los derechos que tienen los ciudadanos es el del trabajo, ya que de ahí se desprende la posibilidad de acceder a los demás derechos, como el de la educación, de la salud e inclusive el de la vida misma.

El Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte, mediante circular externa No. 0005 del 30 de Marzo de 2004, dirigida a los Alcaldes Municipales, Distritales, Metropolitanos y Organismos de Tránsito, les solicita “adelantar inmediatamente las acciones que le corresponden como autoridad de inspección, vigilancia y control en su jurisdicción, tendientes a erradicar a través de diversas medidas de carácter objetivo y/o subjetivo ese servicio ilegal”.

Sustenta la anterior solicitud en lo prescrito en el Decreto 1016 de 2000, modificado por el Decreto 2741 de 2001. Este último, establece:

Artículo 41. “La Supertransporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la ley y la delegación establecida en este decreto”.

“El objeto de la delegación en la Supertransporte es: 1. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares **cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes**”

Esas autoridades, según la ley 769 de 2002 “por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” en su orden son:

1. El Ministerio de Transporte.
2. Los Gobernadores y Alcaldes.
3. Los organismos de tránsito...”.

En virtud de lo anterior, la Delegada de Tránsito y Transporte, se inmiscuye en un ámbito que les corresponde en este caso a los Gobernadores, Alcaldes y organismos de tránsito territoriales.

Hay que tener presente, que el artículo 322 de la Constitución Política de Colombia definió un régimen especial para Bogotá, contemplado en el Estatuto Orgánico de Bogotá, en donde se establece que la ciudad “goza de autonomía para la gestión de sus intereses, dentro de los límites de la Constitución y la Ley” .

La Constitución con respecto a este aspecto dice: “Corresponde a los Concejos: Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio”. Numeral 1 del artículo 313. El transporte es un servicio.

A su vez, el Decreto 1421 de 1993, “por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá”, con fuerza de ley, prescribe: “El Concejo es la suprema autoridad del Distrito Capital. En materia administrativa sus atribuciones son de carácter normativo”. Artículo 8º.

Igualmente, dentro de sus atribuciones, al Concejo le compete: “Dictar normas de tránsito y transporte”. Numeral 19 del artículo 12.

Finalmente. La Ley 336 de 1996, en su capítulo 4 artículo 20 señala: “La autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de transporte en cualquiera de sus modos, que afecten la prestación del servicio o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte”.

De la misma manera, el inciso 4º del artículo 21 de la mencionada ley, estipula: “En todo caso, al usuario se le garantizarán formas alternativas de transporte para su movilización”.

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO DE LEY No. 054/2003 Cámara “POR EL CUAL SE CREA UNA MODALIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO EN VEHÍCULOS TIPO MOTOTAXIS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA DECRETA:**

## **TÍTULO I**

**OBJETO, DEFINICIONES, ÁMBITO DE APLICACIÓN, AUTORIDADES, ACCESO AL SERVICIO Y ÁMBITO DE OPERACIÓN.**

## **CAPÍTULO I**

**OBJETO, DEFINICIONES, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y AUTORIDADES**

**ARTÍCULO 1º. OBJETO.** La presente ley tiene por objeto regular la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en moto taxis y tricimóvil y de mercancías en motocarro.

**ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES.-** Para los efectos de la presente ley se entiende por:

**Motocarro:** Todo vehículo automotor de chasis monoestructural, de tres (3) ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas con capacidad hasta de dos pasajeros o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

**Tricimóvil:** Vehículo de chasis mono estructural de tres (3) ruedas con estabilidad propia, accionado con el esfuerzo del conductor mediante el uso de pedales, para el transporte de personas con capacidad hasta de dos pasajeros.

**Moto trailer:** Motocicleta a la cual se le adapta un remolque (Trailer) con capacidad para el transporte máximo de dos (2) pasajeros.

**Bici trailer:** Bicicleta a la cual se le adapta un remolque (Trailer) con capacidad para el transporte máximo de dos (2) pasajeros.

**Plan de Movilidad:** Es el instrumento administrativo de planeación del sistema de transporte municipal, distrital o metropolitano, diseñado con base en la oferta y la

demanda de servicios de transporte de acuerdo con los contenidos temáticos y técnicos que determine el Ministerio de Transporte, aprobado por el Concejo Municipal a iniciativa del Alcalde, previo concepto favorable del mismo por parte del Ministerio de Transporte.

### **ARTÍCULO 3º. TRANSPORTE PÚBLICO DE CARGA**

**UTILITARIO.-** El servicio público de transporte de mercancías en motocarro constituye en una modalidad del transporte de carga denominada utilitario.

**ARTÍCULO 4º. ÁMBITO DE APLICACIÓN:** Las disposiciones contenidas en la presente ley rigen en los municipios del territorio nacional, siempre y cuando en el Plan de Movilidad local se haya viabilizado la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en motocarro y tricimóvil y de mercancías en motocarro.

**ARTÍCULO 5º. AUTORIDADES.-** La autoridad competente para autorizar y controlar la prestación del servicio público de transporte en motocarro y tricimóvil es el Alcalde municipal, distrital o metropolitano o, la autoridad en quien estos hayan delegado tal competencia.

### **CAPITULO II**

### **ACCESO AL SERVICIO Y ÁMBITO DE OPERACIÓN ARTÍCULO 6º. ACCESO AL SERVICIO.**

El número de vehículos para el servicio público de transporte de pasajeros en motocarro y tricimóvil y de mercancías en motocarro es el determinado en el Plan de Movilidad de cada municipio. El ingreso a los mencionados servicios se hará a través de concurso público que para tales efectos adelantará la autoridad competente.

**PARÁGRAFO 1º.-** *Los términos de referencia para la selección y adjudicación del número de vehículos deberán garantizar a los interesados en la prestación del servicio, entre otros principios, los de transparencia, publicidad, igualdad, objetividad, economía y distribución equitativa de los negocios.*

**PARÁGRAFO 2º.-** *Las empresas adjudicatarias del derecho a prestar los servicios publico de transporte, a los que se refiere la presente Ley, solo podrán operar una vez hayan sido habilitadas o autorizadas de conformidad con la presente Ley.*

**ARTÍCULO 7º.- ÁMBITO DE OPERACIÓN.-** Los servicios de transporte público de pasajeros en moto taxis y tricimóvil, y de mercancías en motocarro, solo podrán ser autorizados y prestados dentro del perímetro municipal, distrital o metropolitano, siempre y cuando no se realice el mismo por vías de carácter nacional.

## **TITULO II**

### **TRANSPORTE DE PASAJEROS EN MOTOCARRO Y TRICIMOVIL**

#### **CAPITULO I: HABILITACIÓN**

**ARTÍCULO 8º.- HABILITACIÓN.** El servicio público de transporte de pasajeros en moto taxis y tricimóvil podrá prestarse: i) a través de empresas o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas que tengan por objeto único el transporte, en las cuales los propietarios del parque automotor sean du eños del cien por ciento (100%) de la empresa, y ii) por las empresas de transporte de pasajeros de radio de acción municipal, distrital o metropolitano habilitadas en sus diferentes modalidades.

**ARTÍCULO 9º. REQUISITOS PARA LA HABILITACIÓN O PARA LA AUTORIZACION.** Las personas jurídicas interesadas en ser habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en motocarro y tricimóvil a las que se refiere el numeral i) del artículo anterior, deberán cumplir con los requisitos que en materia de organización, administración, seguridad, capacidad económica y técnica determine el Ministerio de Transporte. Las del numeral ii) no requerirán de nueva habilitación, pero deberán obtener autorización previa de la autoridad competente, siempre y cuando cumplan con los requisitos técnicos de operación de este servicio que determine el Ministerio de Transporte.

**ARTÍCULO 10º.- VIGENCIA DE LA HABILITACIÓN Y DE LA AUTORIZACION.** Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sanc ionatorio, la habilitación y la autorización, según el caso, será por un término de cuatro (4) años, vencido el cual se podrá renovar previa actualización de los requisitos exigidos inicialmente.

#### **CAPITULO II**

#### **PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

**ARTÍCULO 11º.- PRESTACIÓN DEL SERVICIO.** La prestación del servicio público de transporte de pasajeros en motocarro y tricimóvil, deberá ser con equipos homologados conforme con las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte y que además, previamente hayan sido matriculados en el servicio público.

**ARTICULO 12º.-** El parque automotor de las empresas habilitadas o autorizadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros de que trata la presente Ley deberá ser nuevo y su permanencia en el servicio será máximo de ocho (8) años; vencido este término el parque deberá ser chatarrizado como requisito previo para la reposición del mismo.

**ARTÍCULO 13º.- TARIFAS.** Compete a la autoridad municipal la fijación de las tarifas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en moto taxis y tricimóvil, las cuales se establecerán con sujeción al respectivo estudio de costos.

### **CAPITULO III**

#### **RÉGIMEN DE TRANSICIÓN**

**ARTÍCULO 14º.-** En los municipios, distritos o áreas metropolitanas del territorio colombiano que a la vigencia de la presente Ley se viene prestando el servicio público de transporte de pasajeros en motocarro, motocicleta, bicicleta y tricimóvil, la autoridad competente podrá autorizar estos servicios, siempre y cuando se cumpla con las siguientes condiciones:

1. Que las motocicletas y bicicletas hayan sido adaptadas como moto trailer y bici trailer, de acuerdo con las condiciones técnicas, de seguridad, ambientales y de operación que determine el Ministerio de Transporte.
2. Que el motocarro y tricimóvil cumplan con las condiciones técnicas, de seguridad, ambientales y de operación que determine el Ministerio de Transporte.
3. Que al moto trailer y al motocarro se les haya cambiado de servicio de particular a público, de acuerdo con los requisitos que para estos fines establezca el Ministerio de Transporte.
4. Que el bici trailer y el tricimóvil hayan sido registrados ante el Organismo de Tránsito en el servicio público, de acuerdo con el reglamento técnico que determine el Ministerio de Transporte.

**ARTÍCULO 15º.-** Los vehículos moto taxis, bici trailer, tricimóvil y motocarro que cumplan con los requisitos técnicos establecidos en el artículo anterior, podrán prestar el servicio público de transporte a través de las siguientes personas jurídicas:

1. Empresas unipersonales de transporte que cumplan, con las siguientes condiciones:
  - a. Que la operación del vehículo esté a cargo de su propietario.
  - b. Que al momento de la constitución de la empresa el propietario conductor acredite no tener vinculación laboral alguna.
  - c. Que haya sido autorizada por la autoridad competente.
2. Por empresas de transporte de naturaleza jurídica diferente a las unipersonales, o por cooperativas que tengan por objeto la prestación del servicio de transporte

en cualquiera de sus modalidades en el radio de acción municipal, distrital o metropolitano, autorizadas por la autoridad competente

**ARTICULO 16º. REQUISITOS PARA LA AUTORIZACION.** Son requisitos para la autorización de la prestación del servicio público de transporte por parte de las empresas indicadas en el artículo anterior:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte suscrita por el representante legal en la cual conste, el domicilio principal y la dirección de este.
2. Certificado de existencia y representación legal, expedido por la respectiva autoridad competente.
3. Acreditar la propiedad o vinculación, según el caso, del equipo cuyo modelo no podrá tener más de ocho (8) años de fabricación.
4. Certificado de revisión técnico - mecánica vigente del equipo, en donde se haga constar que la adaptación de los mismos se ajusta a las condiciones técnicas y de seguridad establecidas por el Ministerio de Transporte.
5. Fotocopia del seguro obligatorio – SOAT.
6. Acreditar que el propietario conductor asistió y aprobó curso en seguridad vial mínimo de 20 horas, realizado en el organismo de tránsito de la respectiva jurisdicción en donde prestará el servicio, o en un centro de enseñanza legalmente autorizado para ello.
7. Fotocopia de la cédula de ciudadanía y de la licencia para conducción del motocarro, motocicleta o tricimóvil, según el caso, de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.
8. Fotocopia del certificado de antecedentes judiciales del propietario conductor vigente.
9. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extra contractual expedidas por una compañía de seguros legalmente autorizada en Colombia, en los términos que determine el Ministerio de Transporte en el respectivo reglamento.
10. Declaración extra juicio ante notario del propietario conductor, donde este manifieste no tener vinculación laboral vigente.

**PARAGRAFO 1º.** *La autorización para la prestación del servicio público de transporte, a las empresas que se refiere el artículo anterior, será personal e intransferible.*

**PARAGRAFO 2º.** *Presentada la solicitud de autorización con el lleno de los requisitos establecidos en el presente artículo la autoridad de transporte competente dispondrá de un término no superior a sesenta (60) días hábiles para resolver.*

*La autorización se concederá o negará mediante resolución motivada expedida por la autoridad competente, contra la cual solo procederá el recurso de reposición.*

**ARTÍCULO 17º. VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN.** Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la autorización tendrá vigencia solo hasta el 31 de diciembre de 2008.

**PARÁGRAFO 1º.-** *A partir del 1 de enero de 2009 la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en motocarro y tricimóvil solo podrá efectuarse por las personas jurídicas que se habiliten o sean autorizadas de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley.*

**PARÁGRAFO 2º.-** *Vencida la vigencia de la autorización, los propietarios de los moto trailer y bici trailer, podrán reponer estos vehículos por motocarro o tricimóvil respectivamente, previa proceso de chatarrización.*

**ARTÍCULO 18º.- CONDUCTORES Y LICENCIAS PARA CONDUCIR LOS VEHÍCULOS AUTORIZADOS.** Los conductores de los vehículos tipo moto trailer, bici trailer, motocarro y tricimóvil, deberán ser propietarios de los mismos y además acreditar licencia de conducción según el tipo de vehículo, así:

**Moto trailer:** Licencia de motocicleta de primera o segunda categoría según el cilindraje, o su equivalente.

**Motocarro:** Licencia de conducción de tercera categoría, o su equivalente.

**Bici trailer:** Licencia de conducción de primera categoría, o su equivalente.

**Tricimóvil:** Licencia de conducción de primera categoría, o su equivalente.

**ARTICULO 19º.-** En ningún caso, se permitirá pasajero parrillero.

**ARTICULO 20º-** Para el cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 14 de la presente Ley, autorizase el cambio de servicio de particular a público de



motocarros y de moto trailer por el término de seis (6) meses contados a partir de la expedición del reglamento técnico por parte del Ministerio de Transporte.

**ARTICULO 21º.- TERMINO DEL RÉGIMEN DE TRANSICIÓN.** El término del régimen de transición previsto en este capítulo será de seis (6) meses contados a partir de la expedición de la reglamentación técnica por el Ministerio de Transporte

### **TITULO III**

## **TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN MOTOCARRO**

### **CAPITULO I: HABILITACIÓN**

**ARTÍCULO 22º.- HABILITACIÓN.** El servicio público de transporte de mercancías en motocarro podrá prestarse: i) a través de empresas o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas que tengan por objeto único el transporte, en las cuales los propietarios del parque automotor sean dueños del cien por ciento (100%) de la empresa, y ii) por las empresas de transporte de carga de radio acción nacional.

**ARTÍCULO 23º. REQUISITOS PARA LA HABILITACIÓN O PARA LA AUTORIZACION.** Las personas jurídicas interesadas en ser habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de mercancías en motocarro a las que se refiere el numeral i) del artículo anterior, deberán cumplir con los requisitos que en materia de organización, administración, seguridad, capacidad económica y técnica determine el Ministerio de Transporte. Las d el numeral ii) no requerirán de nueva habilitación, pero deberán obtener autorización previa de la autoridad local competente, siempre y cuando cumplan con los requisitos técnicos de operación de este servicio, que determine el Ministerio de Transporte.

**ARTÍCULO 24º.- VIGENCIA DE LA HABILITACIÓN Y DE LA AUTORIZACION.** Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación y la autorización, según el caso, serán por un término de cuatro (4) años, vencido el cual se podrán renovar previa actualización de los requisitos exigidos inicialmente

### **CAPITULO II**

## **PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

**ARTÍCULO 25º.- PRESTACIÓN DEL SERVICIO.** La prestación del servicio público de transporte de mercancías en motocarro, deberá ser con equipos homologados conforme con las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte y que además, previamente hayan sido matriculados en el servicio público.

**ARTICULO 26º.-** El parque automotor de las empresas habilitadas o autorizadas para la prestación del servicio público de transporte de mercancías de que trata la presente Ley deberá ser nuevo y su permanencia en el servicio será máximo de ocho (8) años; vencido este término el parque deberá ser chatarrizado como requisito previo para la reposición del mismo.

**ARTÍCULO 27º.- TARIFAS.** Las tarifas del servicio público de transporte de mercancías en motocarro, estarán determinadas por el mercado.

**ARTÍCULO 28º.- CONDUCTORES Y LICENCIAS PARA CONDUCIR.** Los conductores de motocarro para el servicio público de transporte de mercancías deberán ser propietarios de los mismos y además, acreditar licencia de conducción de tercera categoría o su equivalente.

#### **TITULO IV**

##### **DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTÍCULO 29º. COLOR DE LOS EQUIPOS Y TARJETA DE OPERACIÓN.** Los vehículos que en virtud de esta Ley sean autorizados para la prestación del servicio público de transporte deberán ser en su totalidad pintados en color blanco sin propaganda o publicidad alguna y para la operación de los mismos se requerirá la obtención ante la autoridad competente de la tarjeta de operación.

***PARAGRAFO.** Además del cumplimiento de los requisitos anteriores, los vehículos autorizados para la prestación del servicio público de transporte de mercancías, deberán tener en todo su contorno pintada en color verde una franja horizontal de 20 centímetros de ancho.*

**ARTÍCULO 30º. FACULTADES PROTÉMPORE.** Deléguese en el gobierno nacional para que dentro de los tres meses siguientes a la vigencia de la presente Ley expida el régimen y procedimiento sancionatorio para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en vehículos motocarro, moto taxis, y bici trailer.

**ARTICULO 31º. TÉRMINO PARA REGLAMENTACIÓN.** La reglamentación técnica a cargo del Ministerio de Transporte que demande la aplicación de la presente Ley, deberá ser expedida dentro de los tres (3) meses siguientes a su vigencia.

**ARTICULO 32º.** Excepcionalmente y siempre y cuando el respectivo Plan de Movilidad así lo determine, las empresas de transporte público individual de pasajeros con radio de acción municipal, distrital o metropolitano autorizadas para prestar los servicios de transporte público a los cuales se refiere la presente Ley,

podrán dentro del programa reposición del parque automotor de las mismas, reponer un vehículo tipo taxi previamente chatarrizado, por una unidad de motocarro nuevo.

En las zonas especiales de frontera y del territorio extra continental las empresas de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción municipal, distrital y metropolitano autorizadas para los fines de esta Ley, podrán dentro de sus programas de reposición de parque automotor reponer por unidades de motocarro de propiedad de la empresa de acuerdo con las equivalencias que establezca el Ministerio de Transporte, su parque automotor.

**ARTÍCULO 33º.** Autorízase por el término de seis (6) meses a los Organismos de Tránsito con jurisdicción en las zonas de frontera y de territorio extra continental, para matricular motocicletas y motocarros usados, conforme al procedimiento que expida el Ministerio de Transporte.

**ARTÍCULO 34.-** Toda modificación de la capacidad vehicular de motocarros y tricimóviles determinada inicialmente en el respectivo Plan de Movilidad, deberá ser aprobada previamente por el Ministerio de Transporte.

**ARTÍCULO 35º.** Todo incremento de la capacidad transportadora municipal, distrital y metropolitano para las diferentes modalidades deberá ser aprobada previamente por el Ministerio de Transporte.

**ARTÍCULO 36º.** En aquellos municipios que de acuerdo con el respectivo Plan de Movilidad se determine un déficit de vehículos de transporte público de pasajeros o en desarrollo de programas reposición de parque automotor, se podrá autorizar para suplir dicho déficit o reposición, el ingreso de vehículos de servicio público usados de no más de 10 años de edad, siempre y cuando, estos provengan de ciudades en donde se estén desarrollando proyectos de transporte masivo.

**ARTÍCULO 37º.** El Ministerio de Transporte podrá autorizar el registro de vehículos usados o el cambio de servicio y transformación de estos, para el desarrollo de programas especiales de transporte.

**ARTÍCULO 38º. VIGENCIA.** La presente ley rige a partir del día siguiente al de su promulgación. Por el Gobierno Nacional .

**ANDRÉS URIEL GALLEGO HENAO**

Ministro de Transporte por el Congreso de la República .

## 5. IMPORTANCIA Y JUSTIFICACIÓN

En el Municipio de Fundación como lo informó la empresa de energía eléctrica (Eléctricaribe) existen solo tres estratos sociales de los cuales el 45% de las familias pertenecen al estrato uno, el 25% al estrato dos y el resto al estrato tres, al no haber suficientes fuentes de empleo, son más las familias que se ven en la necesidad de buscar fuentes de ingresos con trabajos informales que le permiten subsanar las necesidades básicas del hogar.

Hoy en día en países subdesarrollados como el nuestro, el desempleo es uno de los grandes problemas que enfrentan los Gobiernos los cuales se ven reflejados en los altos niveles de pobreza.

El desempleo sumado al desplazamiento de la población de sus corregimientos y veredas de los diferentes municipios aledaños al casco urbano de esta localidad, ha corroborado con la ayuda del estancamiento de la Economía de esta región.

Los moto taxis medio de transporte ilegal es hoy en día la posible solución a todas estas series de necesidades insatisfechas de estos sectores de la población menos favorecida, la comercialización de las motos para este fin y sus anexos genera aproximadamente 100 empleos directos, de los cuales dependen unas 500 personas, si se tiene en cuenta que existen aproximadamente 700 moto taxis, y que por cada uno de ellos se crean dos empleos en la fase de operación, se les estaría dando trabajo a 1400 personas.

Adicionalmente, y de manera indirecta se estaría generando un número considerable de empleos en las etapas de comercialización y mantenimiento de los vehículos, el servicio tiene una importancia extrema para quienes no tienen recursos suficientes para cancelar el valor del transporte en los medios tradicionales, ya que la tarifa oscila entre \$500 y \$1.000, según el recorrido y el horario realizado. Además, se utilizan vías principales y anexas y las distancias máximas que superan el kilómetro. Por el peso de los vehículos, no existe posibilidad de que deterioren la malla vial de la ciudad, sobre todo de las vías secundarias, ubicadas al interior de los barrios que permanentemente se encuentran en mal estado. El municipio se ahorraría enormes recursos en su rehabilitación.

Son más los beneficios que se desprenderían de la autorización para la circulación de estos vehículos como medio de transporte, que las desventajas.

Actualmente la Economía Nacional y los niveles de desplazamiento masivos de las áreas rurales del Municipio se encuentran en una crisis alarmante las cuales se ven reflejadas en el sector primario o agropecuario. Estos ocasionan efectos

negativos en la dinámica de la Economía local. Por otra parte se ha visto disminuir la aversión de capital en el sector de la agricultura comercial (arroz, sorgo, palma africana) con el consecuente desplazamiento de la mano de obra .

Otro de los factores ha sido la reducción de cultivos tradicionales por el abandono de finca y parcelas, en cuanto a cultivos permanentes estos han tenido un ritmo de crecimiento lento. Todo esto ha conllevado a verse a este medio de subsistencia en el Municipio de Fundación.

Con este servicio podemos decir que se disminuye el alto índice de desempleo y la inseguridad que genera este mismo desempleo en el Municipio de Fundación .

Consientes de las múltiples limitaciones socio-económicas que poseen los habitantes de Fundación, en especial los estratos uno y dos, provocadas estas quizás por la falta de fuentes de empleo, la discriminación salarial que les impiden satisfacer sus necesidades básicas, estimamos imperativo buscar alternativas que permitan solucionar problemas de adversidad económica, social, educativa y cultural.

Es debido a lo anterior y también al auge que viene teniendo el Mototaxismo en todo el territorio Nacional que consideramos pertinente la realización de esta investigación, que pretende buscar solución o alternativas de fuentes de ingresos para los individuos anteriormente mencionados, no solo para mejorar su calidad de vida, si no también como una forma de integración social.

Por otra parte y no menos importante, las autoras de esta investigación argumentan que este estudio más que un requisito para obtener su título profesional, es un proyecto que les permite trasladarse del plano teórico y abstracto en el que han trabajado durante su formación académica, a la realidad representada en un mercado cada día más competitivo y globalizado que demanda mayor esfuerzo y pericia de las personas que en él compiten. Aunado a esto se encuentra su condición de futuras egresadas de la Universidad del Magdalena, la cual nos compromete a participar en la solución de problemas empresariales y sociales que afectan a esta región y porque no al país en general .

En esta medida la Universidad del Magdalena estaría cumpliendo con su misión, tal como es, formar profesionales capaces de actuar sobre su entorno social, generando cambios reales y positivos para el mejoramiento en la calidad de vida de las personas, a partir de un desarrollo sostenible.

## **6. OBJETIVOS**

### **6.1 OBJETIVO GENERAL**

Determinar si los ingresos por la prestación de servicio de mototaxi son aptos para mejorar el nivel de vida en los estratos uno y dos en el Municipio de Fundación.

### **6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

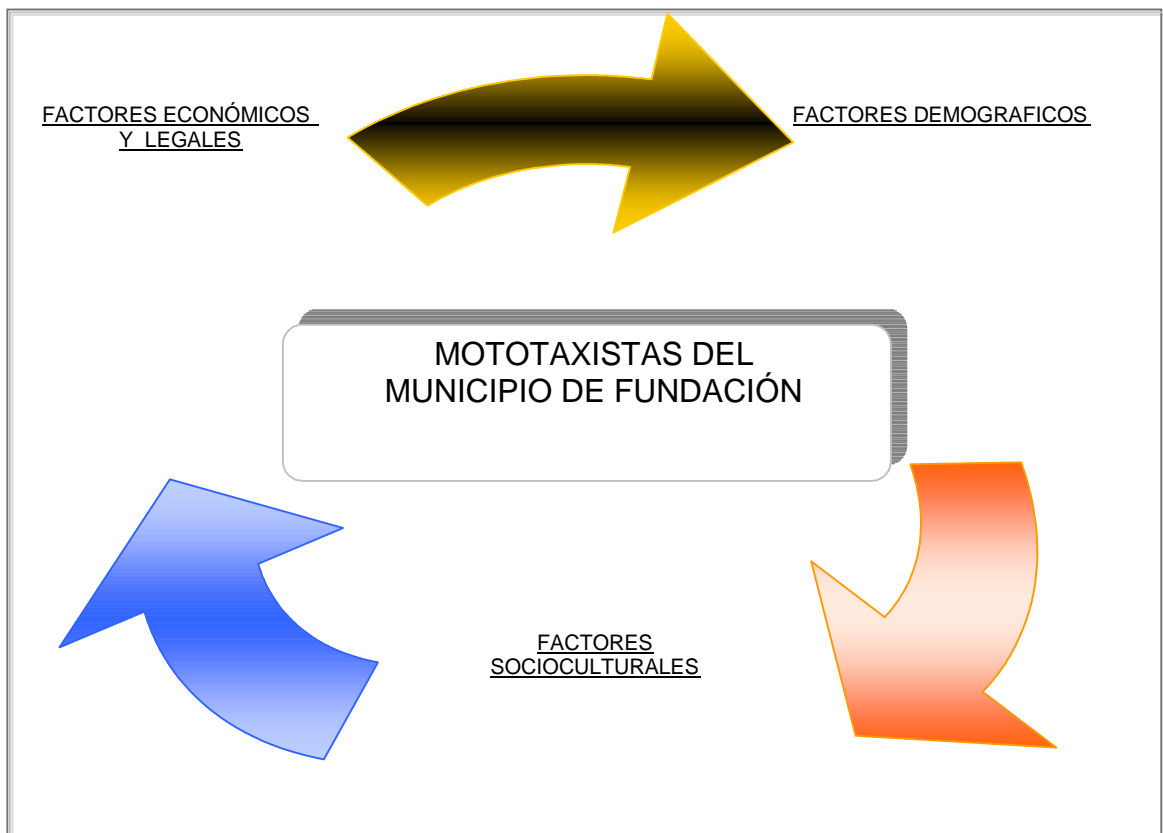
1. Determinar con base en los resultados de la investigación, el nivel socioeconómico de la población objeto de estudio.
2. Analizar la contribución de este novedoso servicio a la Economía del Municipio.
3. Establecer el índice de accidentalidad de los moto taxis en el Municipio de Fundación.

## 7. FORMULACIÓN Y GRAFICACIÓN DE LA HIPOTESIS

**7.1 HIPÓTESIS DE TRABAJO.** La prestación del servicio de transporte por los Moto taxis ha sido factor de cambio para la generación ingresos y empleo en el municipio de Fundación – Magdalena en su área urbana, además de ser motor de un cambio social en la estructura socioeconómica Fundanence, que a través de su circulación se han convertido en una alternativa, para mejorar el nivel de vida de los habitantes de los estratos uno y dos de este Municipio.

**7.2 HIPÓTESIS NULA.** Actualmente, las Familia Fundanences de estratos uno y dos que viven del ingreso que genera el Mototaxismo se encuentran tranquilas y satisfechas por las garantías que les ofrece el gobierno Municipal, para que el los sigan prestando el servicio público de transporte de pasajeros en este Municipio.

### 7.1 Graficación de la hipótesis.



## 8. DISEÑO METODOLOGICO SEGÚN LA NATURALEZA DE LA INVESTIGACIÓN

### 8.1 METODO DE INVESTIGACIÓN

La metodología de la investigación que se utilizó fue la deductiva, la cual permite describir, registrar, analizar e interpretar los datos relacionados con las variables de estudio. Las investigaciones descriptivas permiten además recoger una información global con la que se pueden identificar factores o variables relacionadas con el objeto de estudio, que servirán para tomar decisiones de acción o investigación aplicada.

**8.1.1. Población.** La población objeto de estudio esta constituida por 200 familias de estratos uno y dos que residen en el Municipio de Fundación.

**8.1.2 Muestra.** El método de muestreo probabilístico aleatorio simple, que se utilizó en la elaboración de este estudio, demandó como paso primario la elaboración de una encuesta que permitió establecer las proporciones necesarias (P y Q) para obtener el tamaño óptimo de la muestra. El número de personas que debieron ser encuestadas en esta instancia esta determinado por el tamaño de la población, el costo y el tiempo. Basados en las variables anteriores se debió asignar una varianza (0').

De las 200 familias que conforman la población objeto de estudio se seleccionaron de manera aleatoria, 25 y se asignaron y encuestaron proporcionalmente al número de escenarios existentes (25), esto es uno por cada escenario.

De las 25 familias encuestadas 23 contestaron positivamente a la pregunta (¿cree que el mototaxismo es una solución para mejorar el nivel económico y social de su familia?) lo que generó una probabilidad de éxito del 92% y fracaso del 8%.

Una vez establecidas las correspondientes probabilidades de éxito (P), y fracaso (Q), se procedió a calcular el tamaño óptimo de la muestra, utilizando la fórmula <sup>42</sup>.

$$N = \frac{P \cdot Q}{\frac{E^2}{Z^2} + \frac{P \cdot Q}{M}} =$$

<sup>42</sup>MARTÍNEZ Bencardino, Ciro, Estadística y Muestreo. Pág. 757.

RODRÍGUEZ SOSA, Miguel Angel:

*Investigación científica. Teoría y métodos. Pacífico Editores, Lima, 1994*



Donde:

N = Tamaño óptimo de la muestra.

Z = Confianza. = 1.96

P = Probabilidad de Éxito. =0. 92

Q = Probabilidad de Fracaso. = 0.08

M= Tamaño de la Población. = 200

E = Margen de Error. .006

Aplicando la formula:

$$\begin{aligned} N &= \frac{0.92 \times 0.08}{\frac{0.06^2}{1.96^2} + \frac{0.92 \times 0.08}{200}} = \\ &= \frac{0.0736}{0.0036 + 0.0736} = \\ &= \frac{0.0736}{0.0772} = 0.9533678756476684 \end{aligned}$$
  
$$\begin{aligned} N &= \frac{0.0009375 + 0.000368}{0.0013055} = 56.30 \end{aligned}$$

En consecuencia: N = 56.30 Redondeando al entero: 56 familias

Luego de obtener el tamaño óptimo de la muestra se procedió a calcular la razón muestral, la formula correspondiente es la siguiente:

$$\text{Razón muestral} = \frac{\text{Tamaño de la Muestra.}}{\text{Tamaño de la población}} \Rightarrow \text{Razón muestral} = \frac{56}{200} = 28$$

### 8.1.3 Selección Y Medición De Las Variables De Análisis

La siguiente tabla presenta las diferentes variables analizadas y sus respectivas formas de medición:

Variable Dependiente	Variables Independientes	Forma de Medición
El Motaxismo como alternativa de generador de ingresos y mejoramientos del nivel socioeconómico para las familias de estrato uno y dos en el Municipio de Fundación.	INGRESOS	\$
	EGRESOS	\$
	NIVEL DE	%
	ESCOLARIDAD	%
	NIVEL SOCIAL	%

**Fuentes:** Las autoras

## **8.2 DELIMITACIÓN DEL ESPACIO TEMPORAL Y GEOGRÁFICO**

**8.2.1 Temporal.** El período histórico sobre el cual se desarrolló la presente investigación está comprendido entre los años 2004-2006.

**8.2.2 Geográfico.** Este estudio se realizó en el Municipio de Fundación, que de acuerdo con el meridiano de Greenwich y la línea del Ecuador se encuentra localizada a 10°31' de Latitud Norte y 74°11' de Longitud Oeste, ubicado más exactamente en la margen sur occidental del Río Fundación, a 45 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura promedio de 28° centígrados y dista 7,5 kilómetros de Santa Marta capital del Departamento del Magdalena.

### **Duración estimada**

La duración estimada de la investigación será aproximadamente de ciento ochenta días (180), contados a partir de la fecha de aprobación de la propuesta.

## **8.3 FORMA DE OBSERVAR LA POBLACIÓN**

La población objetivo de ésta investigación fue observada de manera parcial, esto es, se seleccionó una muestra o subpoblación, debido a que dicha población objetivo y, por consiguiente la muestra, son las familias de estrato uno y dos que habitan en los diversos barrios de Fundación, que hacen parte del espacio geográfico establecido para este estudio, resultó necesario utilizar el mecanismo de muestreo probabilístico. Éste a su vez nos permitió ahorrar costos y tiempo y, fundamentalmente la información obtenida fue mucho más confiable.

Teniéndose en cuenta no exceder el número establecido en cuanto al tamaño óptimo de la muestra.

## **8.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS UTILIZADOS PARA RECOLECTAR LA INFORMACIÓN**

**8.4.1 Recolección de la Información.** La información se recolectó a través de las dos fuentes existentes para tal fin; la información primaria y la secundaria.

La fuente primaria de esta investigación se obtuvo por medio de encuestas directas aplicadas a las unidades de análisis que constituyen el tamaño óptimo de la muestra objeto de estudio. En ésta se contempló la información necesaria para alcanzar los objetivos propuestos en el proyecto.

La fuente secundaria se obtuvo mediante Recibos de servicios públicos, textos generales y especializados, trabajos de grado, revistas, catálogos, diccionarios, paginas de Internet e información estadística relacionada con el tema.

**8.4.2 Técnicas y Procedimientos de Análisis.** Los instrumentos utilizados para recolectar la información fueron la encuesta ( Ver anexo C) y la entrevista personalizada, posteriormente dicha información fue analizada a través de procesos sistematizados, como consecuencia de la celeridad, claridad y efectividad que revisten los mismos. De igual forma fueron utilizadas técnicas estadísticas; el agrupamiento por intervalos, histograma de frecuencia, gráficos y diagramas de tortas.

**8.4.3 Tratamiento de la Información.** Una vez obtenida la información se ordenará, clasificará codificará, se tabulará y analizará lo cual permitirá mostrar los resultados a través de graficas que faciliten la interpretación de los mismos.

## **9. LIMITACIONES**

Debido a la ola de inseguridad que ha tenido este Municipio, las personas se encuentran prevenidas y algo atemorizadas, para dar información y responder en forma clara, espontánea y tranquila a las encuestas realizadas.

## 10. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

### 10.1 ASPECTOS GENERALES NIVEL SOCIECONOMICO

Sin lugar a duda, la falta de fuentes de empleo, influye de manera directa sobre la calidad de vida de la población. De tal manera que, una ciudad con deficiencias en la generación de empleo, o con falta de cobertura de los equipamientos y servicios básicos o con carencias en el parque habitacional, no podrá ofrecer un adecuado marco para el desarrollo de las actividades humanas.

La falta de empleo, el desarrollo no planificado del Municipio es un factor que incide en la calidad del entorno. El crecimiento de la urbanización en forma espontánea y desordenada da como resultado un parque habitacional de baja calidad edilicia y de baja rentabilidad de los servicios, debido a la dispersión del hábitat y al alto costo que implica la provisión de infraestructura. En general, los sectores de menores recursos, los que económicamente no están en condiciones de mejorar su entorno inmediato, son aquellos, que por culpa de la violencia han tenido que dejar sus casas y desplazarse masivamente al Municipio de Fundación.

Como se señalara anteriormente el aspecto socioeconómico gravita de forma significativa. En este sentido, la estratificación de la población por nivel socioeconómico es un indicador que aporta información adicional. El objetivo de dicho estudio consistió en determinar un índice del nivel socioeconómico de la población de cada una de las personas censadas.

En éste ítem se analizaron datos personales correspondientes a cada una de las unidades muestrales, tales como: Edad, estado civil, perfil ocupacional, ingresos, escolaridad. Los cuales se sintetizan en cuadros y gráficas.

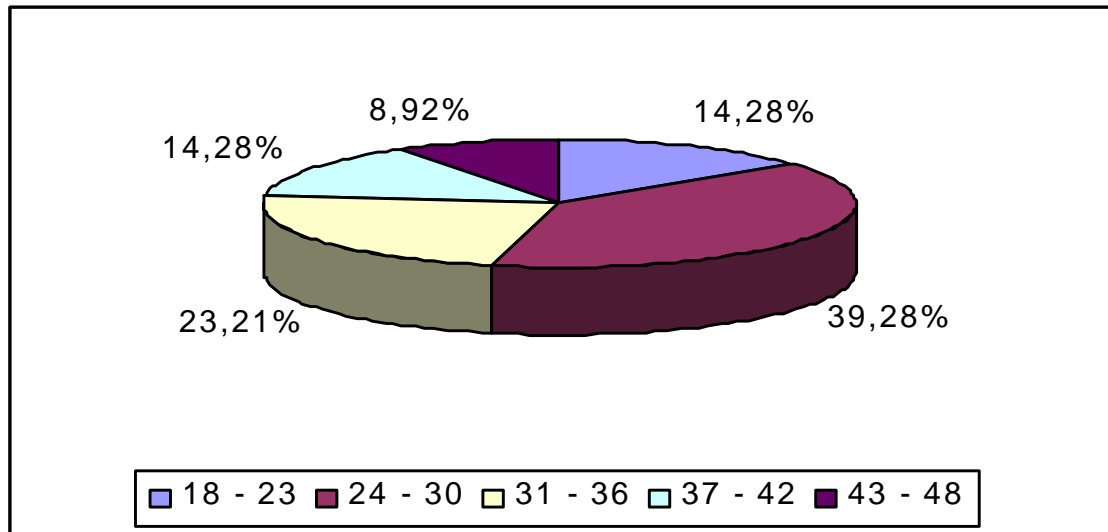
#### **Composición de la Población Muestral de Moto taxista por edad y sexo del Municipio de Fundación 2007**

**Tabla 1. Rango de edades de los encuestados.**

EDAD	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VÁLIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
18 - 23	8	14.28	14.2857143	14.28571429
24 - 30	22	39.28	39.2857143	53.57142858
31 - 36	13	23.21	23.21428571	76.78571429
37 - 42	8	14.28	14.2857143	91.07142858
43 - 48	5	8.93	8.928571429	100
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

**Fuente:** Las autoras

**Figura1. Rango de edades de los encuestados.**



**Fuente:** Las autoras

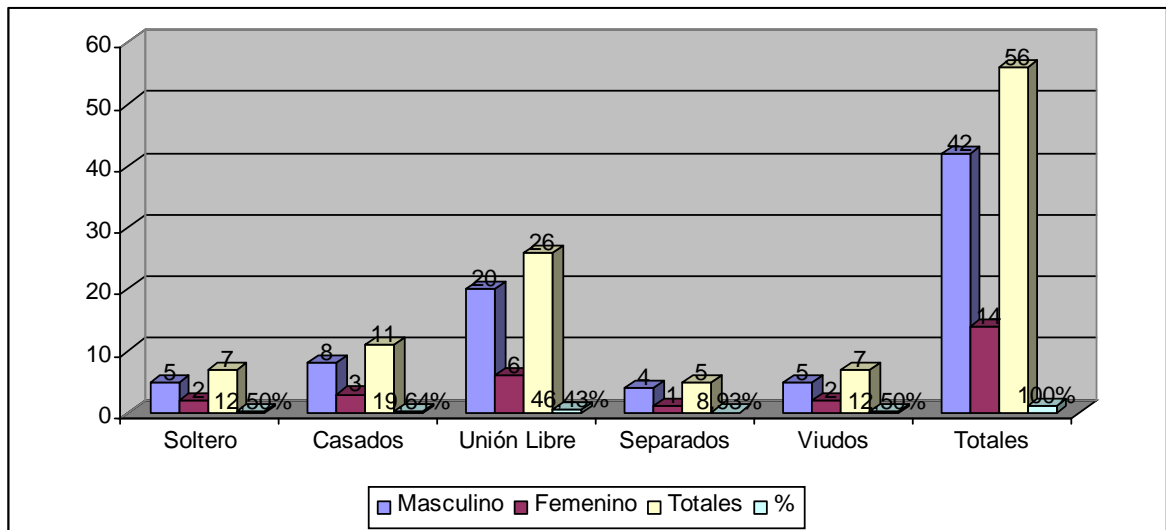
**10.1.1 Edad de los encuestados.** La tabla 1 y la figura 1 deja entrever que el 100% de los encuestados son mayores de edad, comprendidos entre los 18 y 48 años de edad. La mayor parte de la población encuestada ( 39.29%), tiene entre 24 y 30 años de edad seguidos por un (23.21%) correspondientes a las personas entre 31y 36 años.

**Tabla 2. Estado civil y sexo de los Mototaxistas del Municipio de Fundación 2007**

ESTADO CIVIL	SEXO		TOTALES	%
	MASCULINO	FEMENINO		
Solteros	5	2	7	12.5
Casados	8	3	11	19.64
Unión Libre	20	6	26	46.43
Separados	4	1	5	8.93
Viudos	5	2	7	12.5
<b>Totales</b>	<b>42</b>	<b>14</b>	<b>56</b>	<b>100</b>
Relación	75	25		

**Fuente:** Las autoras

**Figura 2. Estado civil y sexo de los Mototaxistas en el Municipio de Fundación 2007.**



**Fuente:** Las autoras

**10.1.2 Estado civil y sexo de los encuestados.** La tabla 2 y la figura 2 demuestran que el 75% de los encuestados pertenece al sexo masculino, representando así la mayor proporción. De éstos el 19.05% son casados, el 11.90% solteros, el 47.62% vive en unión libre, 9.52% son separados. Obviamente, el 25% restante pertenece al sexo femenino y se encuentran distribuidos así: 14.29% solteras, 7.14% separadas, 14.29% viudas y el faltante (42.85%) viven en unión libre.

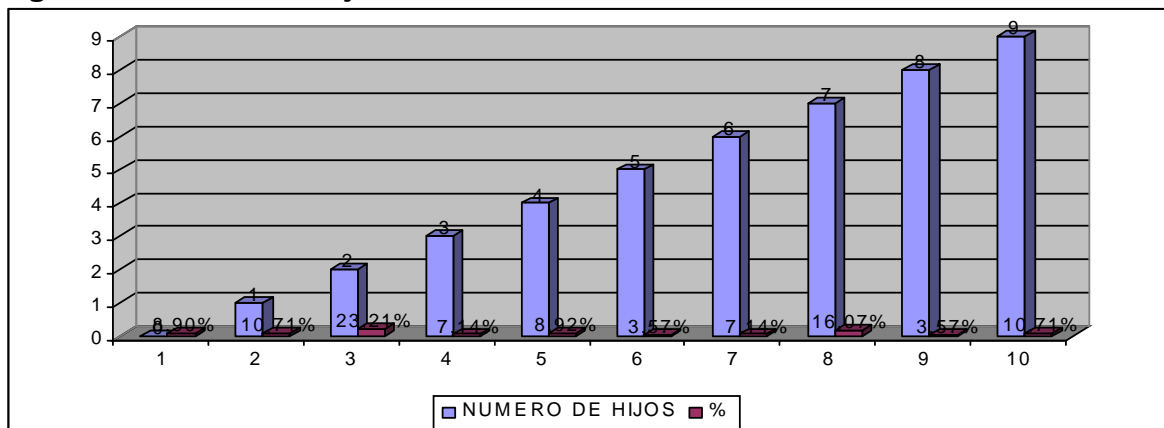
## 10.2 ASPECTO SOCIAL

**Tabla 3. Número de hijos de los Mototaxistas del Municipio de Fundación .**

NUMERO DE HIJOS (X <sub>i</sub> )	TOTAL MOTOTAXISTAS	$\sum (i \times n_i)$	PORCENTAJE	PORCENTAJE VÁLIDO
0	5	0	8.93	8.928571429
1	6	6	10.71	10.71428571
2	13	26	23.21	23.21428571
3	4	12	7.14	7.142857143
4	5	20	8.93	8.928571429
5	2	10	3.57	3.571428571
6	4	24	7.143	7.142857143
7	9	63	16.07	16.07142857
8	2	16	3.57	3.571428571
9	6	54	10.71	10.71428571
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>231</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Las autoras

**Figura 3. Número de hijos de los encuestados.**



**Fuente:** Las autoras



**10.2.1 Hijos de los encuestados.** La tabla 3 y la figura 3 demuestran la relación existente. Proporcionalmente hablando el 23.21% tiene dos hijos constituyéndose en la mayor proporción, el 16.07% tienen siete hijos, el 10.71 % tienen un solo hijo, el 10.71% tienen 9 hijos, el 8.92 % de los encuestados no tiene hijos, el 8.92% cuatro hijos, el 7.14% tiene tres hijos, el 7.14% tienen seis hijos, el 3.57% cinco hijos, y el 3.57% tienen ocho hijos.

$$\frac{\sum X_i \cdot n_i}{n} = \frac{100}{56} \quad 1.78. \text{ En términos estadísticos cada unidad muestral tiene}$$

Promedio de dos hijos.

**Tabla 4. Número de personas que conviven con los Mototaxistas**

NOMBRES	NÚMERO DE PERSONAS QUE CONVIVEN CON LOS ENCUESTADOS																			
	O- 6 Años		7 ·12 Años		13 ·18 Años		19 24 Años		25· 30 Años		31·36 Años		37· 42 Años		43 en Adelante		TOTAL	# Personas		A. M. Promedio
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F		M	F	
Cenio Navarro Blanco										1							1		1	\$ 520.000,00
Luís Carlos Orozco	1	1				1	1										4	1		\$ 450.000,00
William García Álvarez			1	1							1	1					4	1	1	\$ 520.000,00
Juan Bautista Vizcaino Mejía				1	1							1	1				4	1		\$ 850.000,00
Adolfo Sanguino				1								1	1				3	1		\$ 450.000,00
Aldo Rodríguez Pertúz									1			1	1				3	2		\$ 520.000,00
Miguel Puentes					1							1	1				3	1		\$ 620.000,00
Andrés Fontalvo			1			1				1	1						4	1		\$ 450.000,00
Jhon Cabrera			2	1			1	1				1	1				7	2		\$ 600.000,00
Guillermo Anaya							1	1					1	1			4	1	1	\$ 700.000,00
Uwaldo Bocanegra				1		1									1	1	4	1	1	\$ 520.000,00
Henry Villarreal						2		1					1	1			5	1	1	\$ 520.000,00
Tulio Castro	1			1								1					3	1		\$ 600.000,00
Oscar Lubo	1	2						1	1								5	1		\$ 450.000,00
Moisés Duarte		1							1			1	1				4	2		\$ 500.000,00
Carlos Mesa Duarte		1					1		1	1							4	1		\$ 500.000,00
Fernando Maestre		1					1				1	1					4	2		\$ 720.000,00
Luís Páez Peralta			1					1			1						3	1		\$ 500.000,00
Alberto Romo Cantillo			1	1				1	1								4	1		\$ 450.000,00
Fabio Cárdenas	1	2					1										4	1		\$ 650.000,00
Leonardo Hernández	2	2						1						1			6		2	\$ 800.000,00
Ernesto Saavedra				1			1								1	1	4	2		\$ 720.000,00
Álvaro Navarro									1								1	1		\$ 500.000,00
Jhon Jairo Rincón		1	1	1				1	1								5	1		\$ 420.000,00
Juan Bolaño	1								1		1	1					4	1	1	\$ 530.000,00
Eliécer zea			1				1								1		3	1		\$ 750.000,00
Armando Valenzuela	2	1		3					1	1				1	1		10	2	1	\$ 600.000,00
Dante López		2	1								1	2					6		2	\$ 550.000,00
Enrique Maestre	1	2					1										4	1		\$ 600.000,00
Tonnis Pertúz	2						1	1									4	1		\$ 550.000,00
Wilson Comprado		1		2					1	1					1		6	1		\$ 600.000,00

**Tabla 4. Número de personas que conviven con los Mototaxistas**

NOMBRES	NÚMERO DE PERSONAS QUE CONVIVEN CON LOS ENCUESTADOS																			
	O- 6 Años		7 ·12 Años		13 ·18 Años		19 24 Años		25· 30 Años		31·36 Años		37· 42 Años		43 en Adelante		TOTAL	# Personas		A. M. Promedio
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F		M	F	
Edinson Arango	1	1			2								1				5	1		\$ 480.000,00
Edgar Beleño			1	1										1	1		4	2		\$ 400.000,00
Luis Miguel Mejía							1		1	1							3	2	1	\$ 560.000,00
Julio Martínez			1	2			1			1	1	1					7	1	1	\$ 720.000,00
Decid Redondo			1						1	1							3	1	1	\$ 500.000,00
Wilman Cassiani			1		1						1	1		1			5	1		\$ 608.000,00
Javier Patiño					1	1	1									1	4	1	1	\$ 450.000,00
Rodolfo Dávila				1	1	1	1					1					5	1		\$ 520.000,00
Heriberto Manjarrez					1			1					1	1			4	1	1	\$ 640.000,00
Juan Pablo Vergara Q								1								1	2	1		\$ 520.000,00
Gregoria Peña			2		1							1			1		5		2	\$ 480.000,00
Luis Angulo				1										1			2		1	250.000,00
Álvaro Rodríguez Manjarrez			1	1	1								1				4	1	1	\$ 470.000,00
Marcos Rodríguez Perdomo												1					1	1	1	\$ 730.000,00
María Bornacelly Hernández				2					1.							1	4	1	1	620.000,00
Rocío Cantillo Balsa			1		1												2	1	1	\$ 520.000,00
Israel Contreras Castro	1				1				1								3	1	1	\$ 500.000,00
Sergio Gómez Arias		1											1	1			3	1	1	\$ 980.000,00
Manuel Guerrero Rivera	2	1				1				1						1	6	1	2	\$ 780.000,00
Mónica Hernández Ana					1	1							1				3	1	1	\$ 658.000,00
Luis Alfonso De la Cruz Ramos					1								1	1			3	2	1	\$ 900.000,00
Edwin Ibarra		2							1				2				5	2	1	\$ 520.000,00
Nelson Díaz	1	1										1	1				4	1	1	\$ 600.000,00
Jader de la Cruz	1								1	1							3	1		\$ 450.000,00
Reinaldo Castro Ramírez								1				1					2	1		\$ 528.000,00
TOTALES	18	23	17	22	14	9	14	12	16	10	14	15	15	11	6	6	222	40	21	\$ 30.744.000.00
	41		39		19		26		26		29		26		12			61		

**FUENTE:** Las autoras

**10.2.2 Personas con las que conviven las unidades muestrales.** La tabla 4 se sintetizan los datos correspondientes al número de personas con las que conviven las unidades muestrales, el sexo y edad de las mismas, ¿Quiénes participan en el sostenimiento económico de la familia? y ¿Cuál es su aporte mensual promedio? Cabe destacar que los números que aparecen en dicho cuadro en color diferente al negro, al igual que el nombre de los encuestados, corresponden a las personas que participan en el sostenimiento económico de la familia.

El número total de personas que conviven con los encuestados es 222, entiéndase que en este rubro se excluyen las 42 personas que constituyen la muestra. El 18.46% de éste total se encuentra entre los cero (0) y seis (6) años, de los cuales 43.90% son hombres y el restante mujeres, el 17.56% se encuentra entre los siete (7) y doce (12) años, los cuales están distribuidos así: el 43.59% son hombres y el 56.41% mujeres. El 8.55% se encuentra entre los 13 y 18 años, 73.69% son hombres y el restante mujeres. 11.71% tienen de 19 a 24 años, representados en un 53.85% por hombres y 46.15% por mujeres. El 11.71% oscila entre los 25 y 30 años 61.54% son hombres y 38.46% mujeres, el 13.06% tiene entre 31 y 36 años, 48.28% pertenecen al sexo masculino y el restante al femenino, el 11.71% se encuentra entre los 37 y 42 años de edad de los cuales un 57.69% son hombres y 42.31% mujeres y por último el 5.40% está por encima de los 43 años de edad representados en un 50% por hombres y el restante por mujeres.

En términos generales el 44.59% de las personas que conviven con los encuestados son menores de edad y el porcentaje restante mayores de edad.

Ahora bien, para calcular el porcentaje de las personas que participan en el sostenimiento económico de la familia resultó indispensable incluir a los encuestados, para generar las cifras reales, que se podría llamar "Cifra Global" esto es,  $222 + 56 = 278$  personas. De ésta cifra global el 21.94% participa en el sostenimiento económico de la familia, o si se prefiere en términos estadísticos, en cada núcleo familiar dos personas en promedio participan en el sostenimiento económico de la familia y el aporte mensual promedio de cada una de ellas es de \$504.000.

$$\frac{\text{Total Ingresos Promedio/mensual}}{\text{Número de Personas aportantes}} = \frac{\$30.744.000,00}{61} = \$ 504.000.00$$

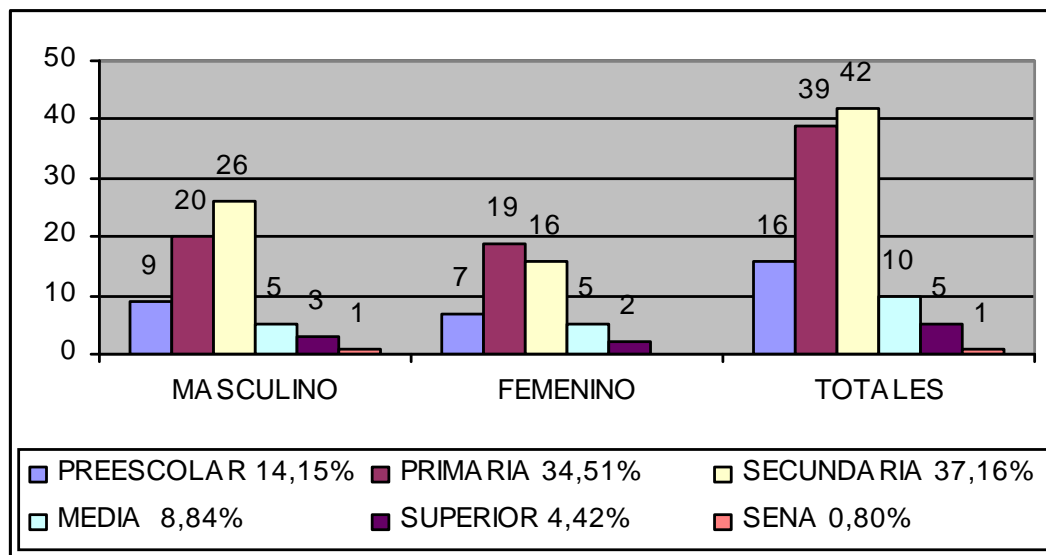
**\* EDUCACIÓN**

**Tabla 5. Nivel de escolaridad de la población dependiente .**

Grados	Estudiantes		Totales	%
	M	F		
Preescolar	9	7	16	14,15929204
Primaria	20	19	39	34,51327434
Secundaria	26	16	42	37,16814159
Media	5	5	10	8,849557522
Superior	3	2	5	4,424778761
Otros (SENA)	1		1	0,884955752
Totales	64	49	113	100

**Fuente:** Las autoras

**Figura 4. Menores de edad que estudian actualmente .**



**Fuente:** Las autoras

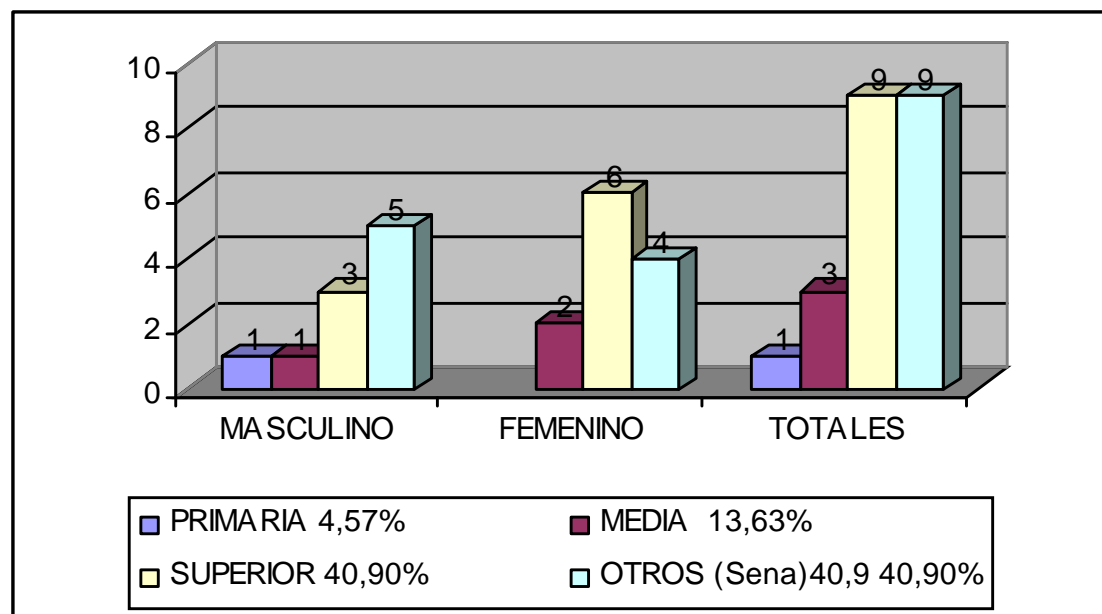
**10.2.3 Menores de edad que estudian actualmente.** La tabla 5 y la figura 4 demuestran que 113 menores estudian actualmente, de los cuales el 37.16% avanza en básica secundaria, 34.51% cursan básica primaria, el 14.15% se encuentra cursando grado preescolar, 8.84% pertenece a la educación media, 4.42% son estudiantes universitarios y el 0.89% asisten al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA.

**Tabla 6. Mayores de edad que estudian actualmente .**

GRADOS	ESTUDIANTES		TOTALES	%
	MASCULINO	FEMENINO		
Primaria	1		1	4,57
Secundaria				
Media	1	2	3	13,63
Superior	3	6	9	40,9
Otros (SENA)	5	4	9	40,9
<b>Totales</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Las Autoras

**Figura 5. Mayores de edad que estudian actualmente**



**Fuente:** Las autoras

#### **10.2.4 Adultos que estudian actualmente.**

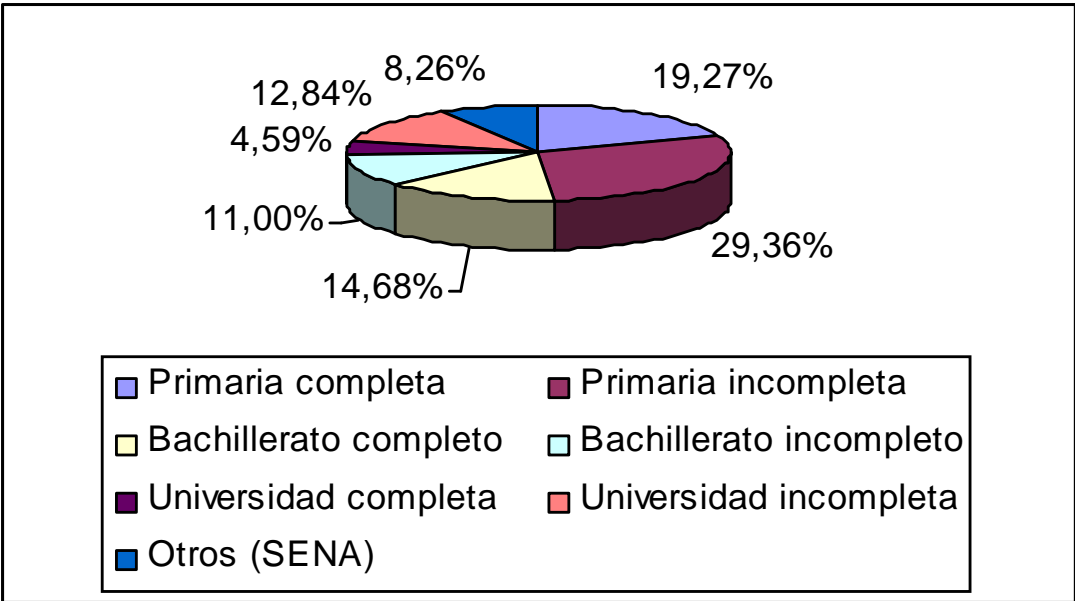
De las 165 personas que constituyen la población mayor de edad de la cifra global, sólo 22 estudian en la actualidad, lo que proporcionalmente se traduce en 13.33%. De éstas los más altos niveles de concentración se presentan en los grados de educación superior y SENA. Ver tabla 6 y figura 5.

**Tabla 7. Nivel de escolaridad de la personas mayo res de edad que integran el núcleo familiar de los mototaxistas de Fundación.**

GRADOS	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VÁLIDO
Primaria completa	21	19,26	19,26605505
Primaria incompleta	32	29,35	29,35779817
Bachillerato completo	16	14,67	14,67889908
Bachillerato incompleto	12	11,00	11,00917431
Universidad completa	5	4,58	4,587155963
Universidad incompleta	14	12,84	12,8440367
Otros estudios	9	8,25	8,256880734
<b>Total</b>	<b>109</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Las autoras

**Figura 6. Nivel de escolaridad de la personas mayores de edad que integran el núcleo familiar de los moto taxistas de Fundación.**



**Fuente:** Las autoras

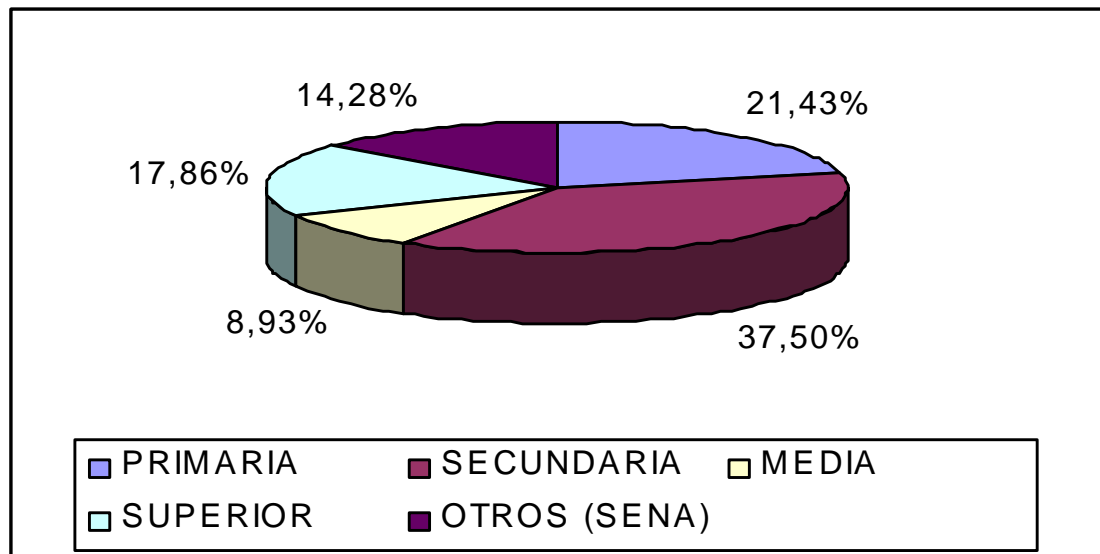
**10.2.5 Mayores de edad que han cursado o terminado estudios.** Podemos ver en la tabla 7 y figura 6 que el 80.74% de la población adulta correspondiente a la cifra global ha cursado o terminado estudios, el más alto nivel de concentración se encuentra en la población que ha realizado estudios incompletos de básica primaria.

**Tabla 8. Necesidades de educación más urgentes que tienen los moto taxistas y su grupo familiar.**

GRADO	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO
PRIMARIA	12	21.433	21.42857143
SECUNDARIA	21	37.5	37.5
MEDIA	5	8.93	8.928571429
SUPERIOR	10	17.86	17.85714286
OTROS (SENA)	8	14.28	14.28571429
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Las autoras

**Figura 7. Necesidades de educación más urgentes que tienen los mototaxistas y su grupo familiar.**



**Fuente:** Las autoras

**10.2.6 Necesidades de educación más urgentes que tienen los encuestados y su grupo familiar.** Tal y como lo demuestra la tabla 16 y la figura 23, el mayor grado de concentración (56.41%) se encuentra en las necesidades de educación de carácter técnico (SENA), seguido por las correspondientes a la educación primaria (30.76%), lo que denota un alto grado de analfabetismo entre los encuestados y sus respectivos núcleos familiares.



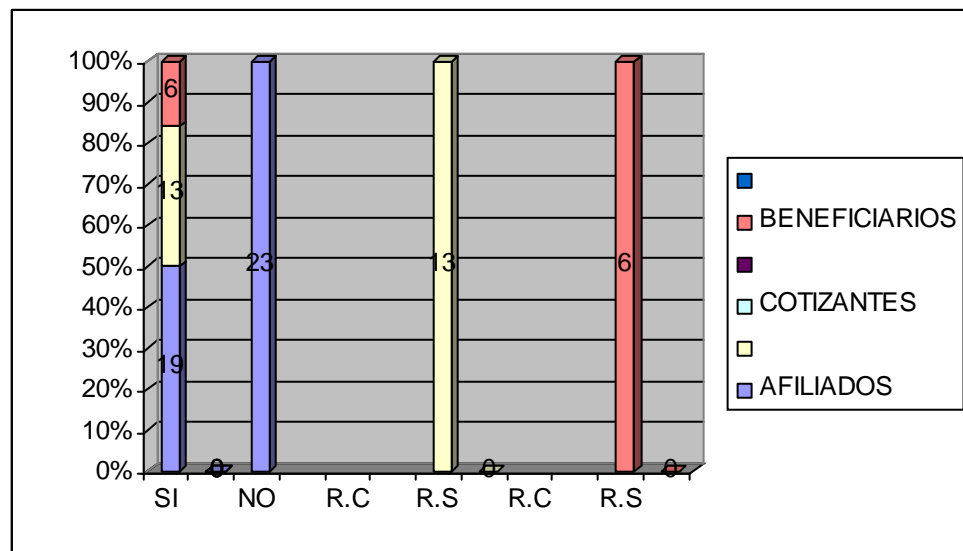
**\* SALUD**

**Tabla 9. Población Total afiliada a una EPS.**

TIPO AFILIACIÓN	DE	SI	%	NO	%	R.	%	R.S	%	R.C	%	R.S	%
AFILIADOS		19	45.23	37	66.07								
COTIZANTE		13	68.42					13	68.42				
BENEFICIARIO		6	31.57									6	31.57

**Fuente:** Las autoras

**Figura 8. Población Total afiliada a una EPS.**



**Fuente:** Las autoras

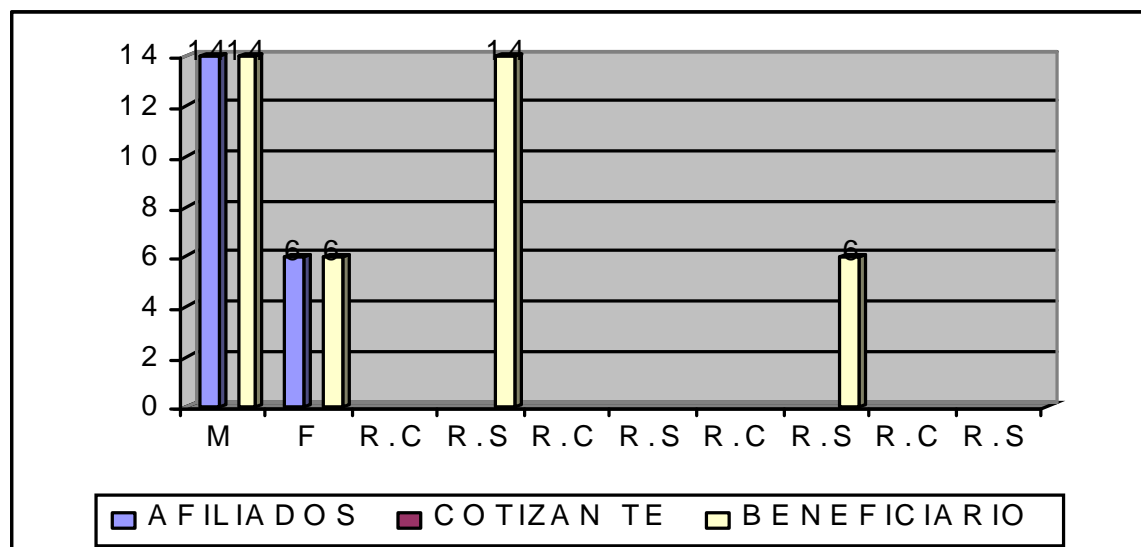
**10.2.7 Población Total afiliada a una EPS.** La tabla 9 y la figura 8 demuestran que el 45.23 % de los encuestados se encuentra afiliado a una Entidad Promotora de Salud, en su gran mayoría cotizantes (68.42 %), los cuales pertenecen al régimen subsidiado. El 31.57 % restante posee distribuciones muy similares, esto es, 31.57 % son beneficiarios del régimen subsidiado. De igual forma se puede apreciar que un porcentaje considerable (66.07%) no tiene acceso alguno a los servicios de la salud.

**Tabla 10. Numero de personas pertenecientes al núcleo familiar de los Mototaxistas que están afiliados a una EPS. (menores de edad).**

SEXO	M	F	R.C	R.S	R.C	R.S	R.C	R.S	R.C	R.S
AFILIADOS	14	6								
COTIZANTE										
BENEFICIARIO	14	6		14				6		

**Fuente:** Las Autoras

**Figura 9. Numero de personas pertenecientes al núcleo familiar de los encuestados que están afiliados a una EPS. (menores de edad).**



**Fuente:** Las autoras

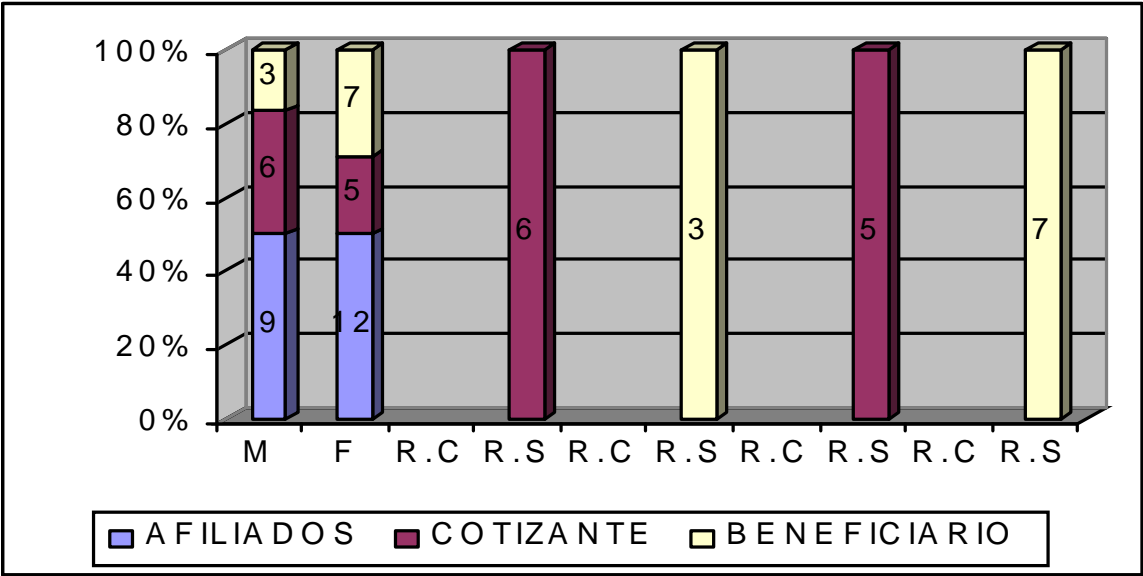
**10.2.8 Personas pertenecientes al núcleo familiar de los encuestados que están afiliados a una EPS. (menores de edad).** Podemos observar en la tabla 10 y en la figura 9, que la mayoría de los menores de edad pertenecientes a los núcleos familiares de los encuestados tienen acceso a los servicios de la salud a través del régimen subsidiado, como beneficiarios.

**Tabla 11. Número de personas pertenecientes al núcleo familiar de los Mototaxistas que están afiliados a una EPS. (Adultos).**

SEXO	M	F	R.C	R.S	R.C	R.S	R.C	R.S	R.C	R.S
AFILIADOS	9	12								
COTIZANTE	6	5		6				5		
BENEFICIARIO	3	7				3				7

**Fuente:** Las autoras

**Figura 10. Numero de personas pertenecientes al núcleo familiar de los encuestados que están afiliados a una EPS. (adultos).**



**Fuente:** Las autoras

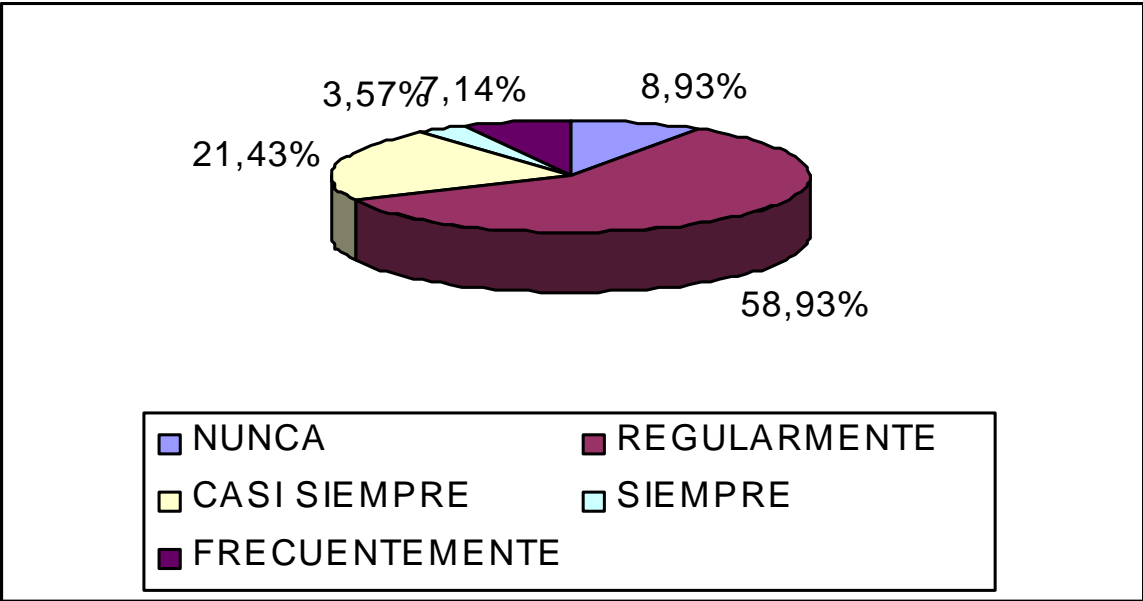
**10.2.9 Personas pertenecientes al núcleo familiar de los encuestados que están afiliados a una EPS. (adultos).** En la tabla 11 y la figura 10 se expresa que el 100% de los mayores de edad pertenecientes a los núcleos familiares de los encuestados tienen acceso a los servicios de la salud a través del régimen subsidiado.

**Tabla 12. Regularidad con la que los núcleos familiares de los moto taxistas requieren de los servicios médicos.**

FRECUENCIA	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VÁLIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
NUNCA	5	8.93	8.928571429	8.928571429
REGULARMENTE	33	58.93	58.92857143	67.85714286
CASI SIEMPRE	12	21.43	21.42857143	89.28571429
SIEMPRE	2	3.573	3.571428571	92.85714286
FRECUENTEMENTE	4	7.143	7.142857143	100
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

**Fuente:** Los autores

**Figura 11. Regularidad con la que los núcleos familiares de los moto taxistas requieren de los servicios médicos.**



**Fuente:** Las autoras

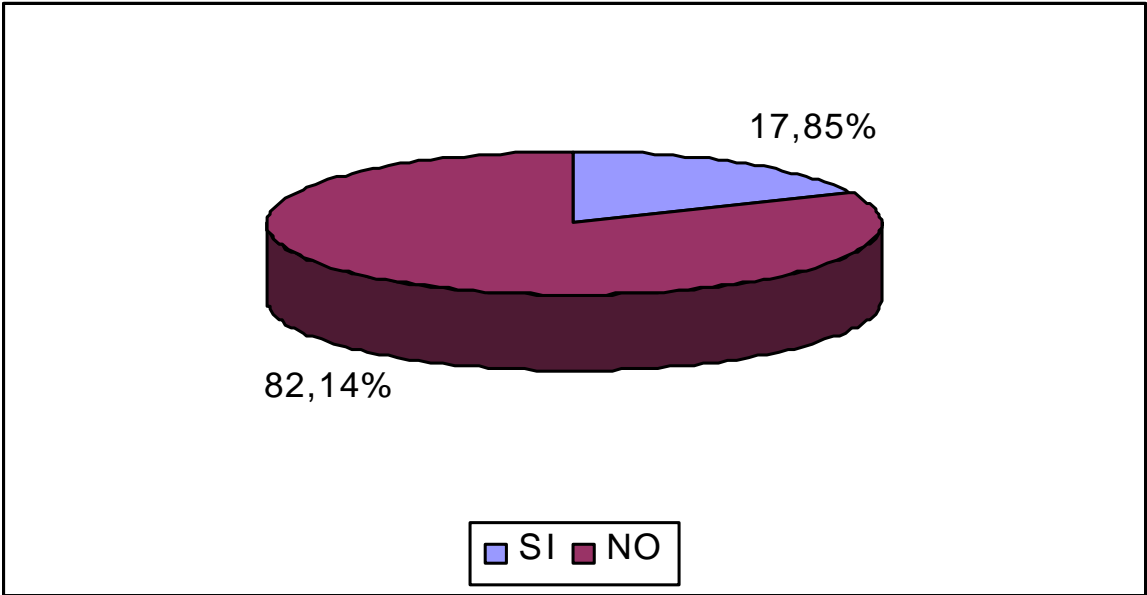
**10.2.9.1 Regularidad con la que los núcleos familiares de los encuestados requieren de los servicios médicos.** La tabla 12 y la figura 11 demuestran que a excepción de algunos casos aislados, los núcleos familiares de los encuestados requieren con regularidad de la prestación de los servicios de la salud.

**Tabla 13. Moto taxistas que poseen títulos de propiedad sobre la vivienda que habitan.**

	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
SI	10	17.85714286	17.85714286	17.85714286
NO	46	82.14285714	82.14285714	100
TOTAL	56	100	100	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 12. Encuestados que poseen títulos de propiedad sobre la vivienda que habitan.**



**Fuente:** Las autoras

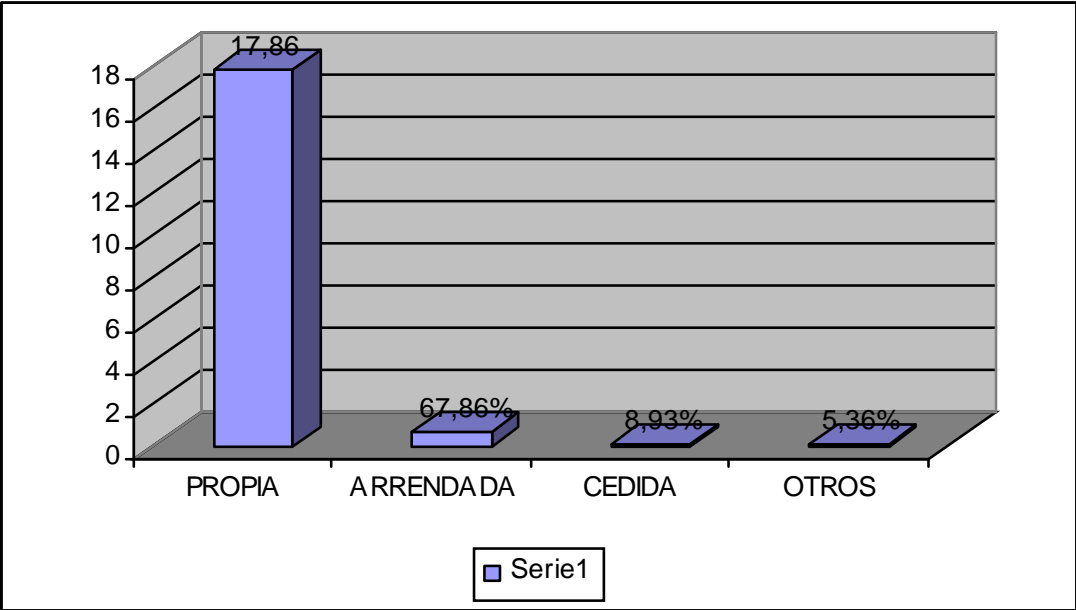
**10.2.9.2 Personas que posee títulos de propiedad sobre la vivienda que habitan.** A simple vista se puede determinar en la tabla 13 y la gráfica 12 que el 82.14% de los encuestados no posee título de propiedad sobre la vivienda que habitan, lo que se traduce en mayores egresos mensuales para la mayor parte de la población. El restante porcentaje si es dueño del inmueble donde reside.

**Tabla 14. Tenencia de la vivienda.**

	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
PROPIA	10	17.86	17.85714286	17.85714286
ARRENDADA	38	67.86	67.85714286	85.71428572
CEDIDA	5	8.93	8.928571429	94.64285715
OTROS	3	5.36	5.357142857	100
Total	56	100	100	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 13 Condición habitacional y tenencia de la vivienda .**



**Fuente:** Las autoras

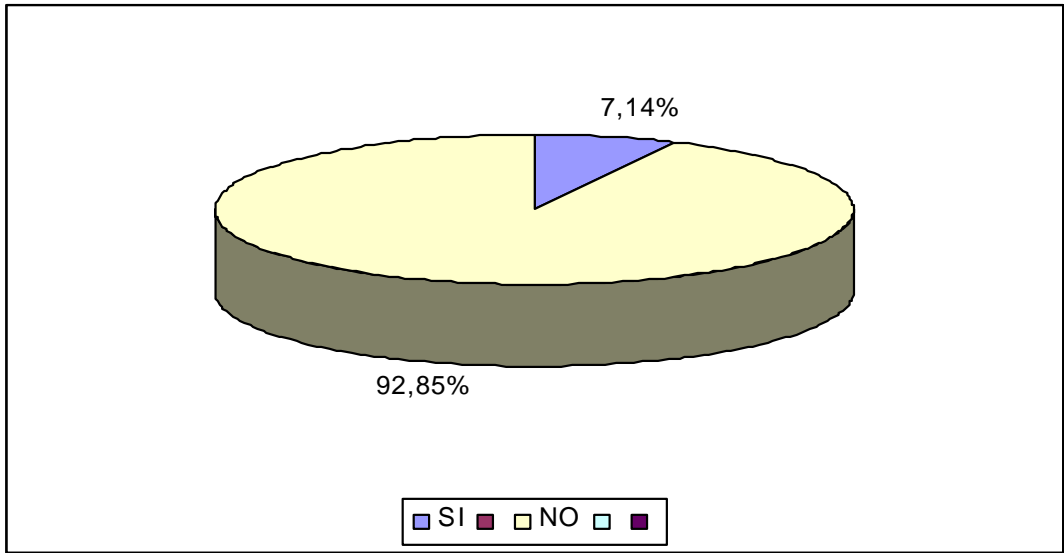
**10.2.9.3 Encuestados que viven arrendados.** En la tabla 14 y la gráfica 13 se visualiza y determina que existe una relación porcentual prácticamente indistinta ente los encuestados que viven o no arrendados, no obstante la condición de arrendatarios del 67.86% de la población muestral, diezma notablemente su capacidad para adquirir obligaciones financieras a determinados lapsos de tiempo.

**Tabla 15. Ingresos obtenidos por concepto de arrendamiento de la vivienda.**

	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
SI	4	7.14	7.142857143	7.142857143
NO	52	92.8	92.85714286	100
Total	56	100	100	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 14. Ingresos obtenidos por concepto de arrendamiento de la vivienda .**



**Fuente:** Las autoras

**10.2.9.4 Ingresos obtenidos por concepto de arrendamiento de la vivienda .**

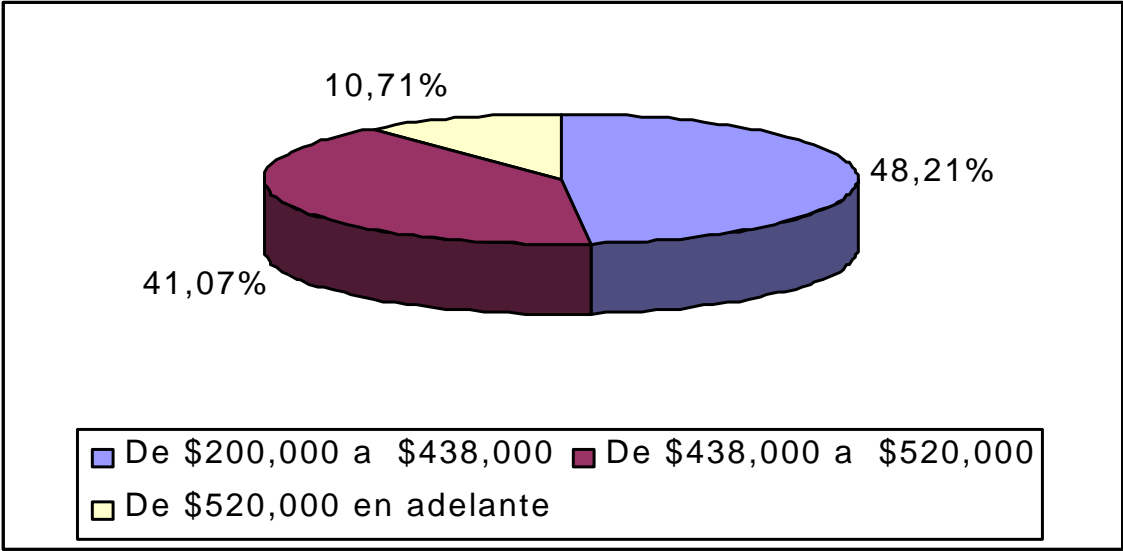
En la tabla 15 y grafica 14, con relación a la anterior, permite establecer que sólo un 7.14% de los encuestados que poseen título de propiedad sobre la vivienda, usufructúa de ella, esto se da debido a que 4 de los encuestados arriendan, parte de la casa, 2 de ellos arriendan una pieza, 1 arrienda dos piezas y otro arrienda el patio para una carpintería.

**Tabla 16. Ingreso mensual Promedio generado por la actividad del mototaxismo.**

	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
De \$200.000 a \$438.000	27	48.21428571	48.21428571	48.21428571
De \$438.000 a \$520.000	23	41.07142857	41.07142857	89.28571428
De \$520.000 en adelante	6	10.71428571	10.71428571	100
Total	56	100	100	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 15. Ingreso mensual Promedio generado por la actividad del mototaxismo.**



**Fuente:** Las autoras

**10.2.9.5 Promedio de ingreso mensual de los encuestados.** Tal y como se observa en la tabla 16 y la gráfica 15 el mayor grado de concentración se encuentra en los encuestados que obtienen ingresos mensuales promedio entre \$200.000 y \$438.000. Este fue el límite de ingresos inferior establecido para la medición, lo que implica un bajo poder adquisitivo de la población analizada.

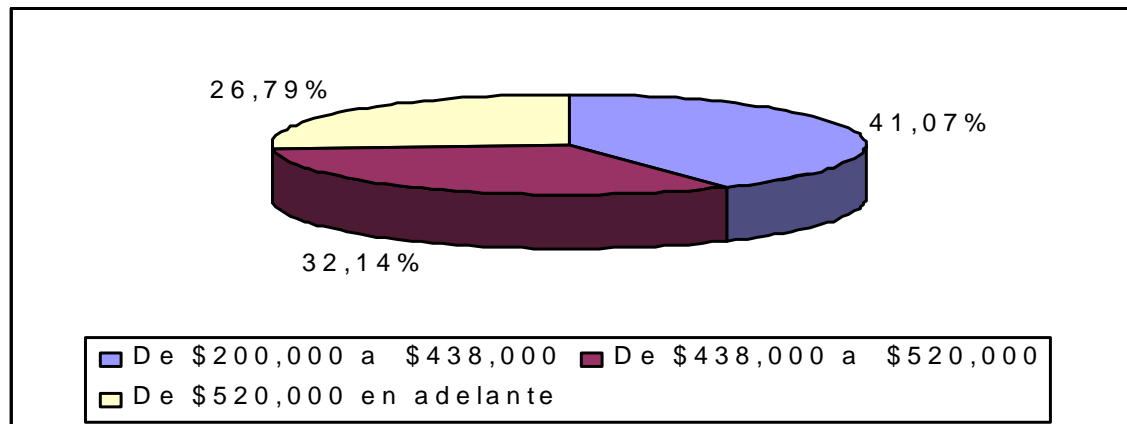
**Tabla 17. Ingreso mensual Promedio de los núcleos familiares de los mototaxistas (Municipio de Fundación).**

	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
De \$200.000 a \$438.000	23	41.07	41.07142857	41.07142857
De \$438.000 a \$520.000	18	32.14	32.14285714	73.21428571
De \$520.000 en Adelante	15	26.78	26.78571429	100
Total	56	100	100	

**Fuente:** Las autoras



**Figura 16. Ingreso mensual Promedio de los núcleos familiares de los Mototaxistas. Municipio de Fundación .**



**Fuente:** Las autoras

**10.2.9.6 Promedio de ingreso mensual de los núcleos familiares de los encuestados.** Se observa en la tabla 17 y la figura 16 que este resultado es un poco más alentador que el anterior, ya que no existe un alto grado de concentración en alguno de los intervalos, simplemente se puede decir que prevalecen los ingresos entre \$200.000 y \$438.000 y \$438.000 y \$520.000 de la población encuestada, con relación a los correspondientes a \$ 520.000 en adelante, de dicha población .

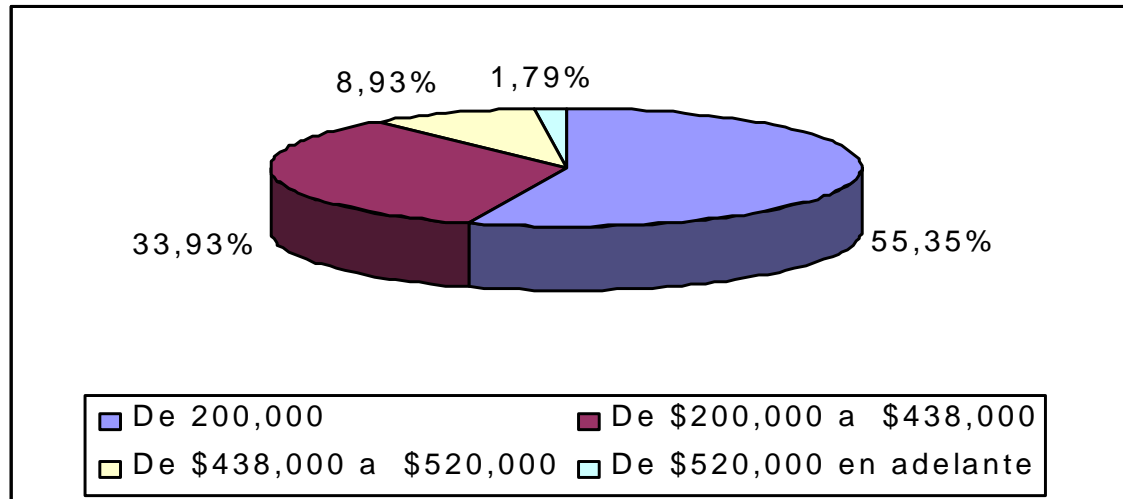
### 10.3 NIVEL DE EGRESOS MOTOTAXISTAS ESTRATO 1 Y 2 DE FUNDACIÓN.

**Tabla 18. Gastos mensuales promedio en alimentación.**

	NÚMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Menos de \$200.000	31	55.36	55.35714286	55.35714286
De \$200.000 a \$438.000	19	33.93	33.92857143	89.28571429
De \$438.000 a \$520.000	5	8.93	8.928571429	98.21428572
De \$520.000 en adelante	1	1.78	1.785714286	100
No Gasta				
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 17. Gastos mensuales promedio en alimentación.**



**Fuente:** Las autoras

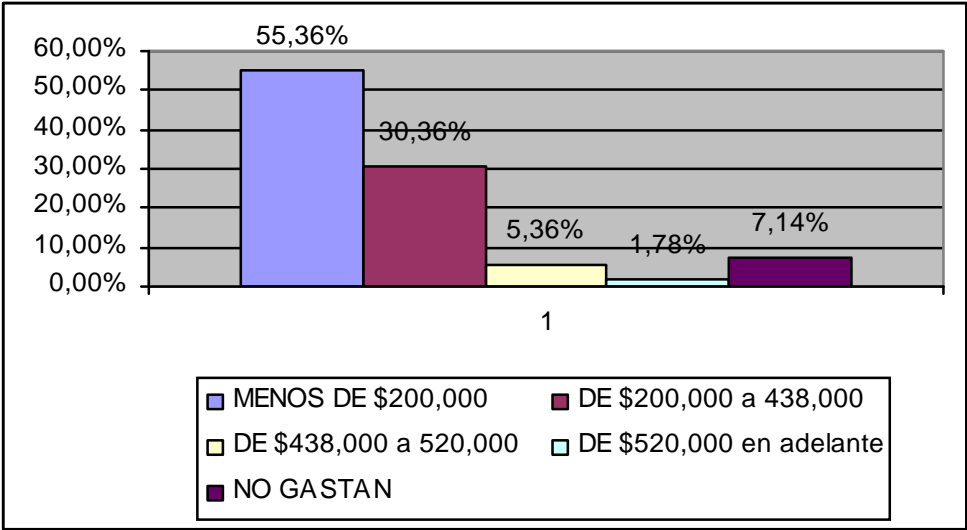
**10.3.1 Gastos mensuales promedio en alimentación de los encuestados.** Según la tabla 18 y la figura 17 el 55.35% de la población analizada gasta menos de \$200.000 mensual promedio en alimentación, seguido por un 33.92% que consume de \$200.000 a \$438.000 mensual promedio. Lo anterior indica que los gastos mensuales por este concepto no son exorbitantes, sino por el contrario se ajusta a niveles normales de subsistencia.

**Tabla 19. Gastos mensuales promedio en educación.**

	NÚMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Menos de \$200.000	31	55.36	55.35714286	55.35714286
De \$200.000 a \$438.000	17	30.36	30.35714286	85.71428572
De \$438.000 a \$520.000	3	5.36	5.357142857	91.07142858
De \$520.000 en adelante	1	1.78	1.785714286	92.85714286
No Gasta	4	7.14	7.142857143	100
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 18. Gastos mensuales promedio en educación de los encuestados.**



**Fuente:** Las autoras

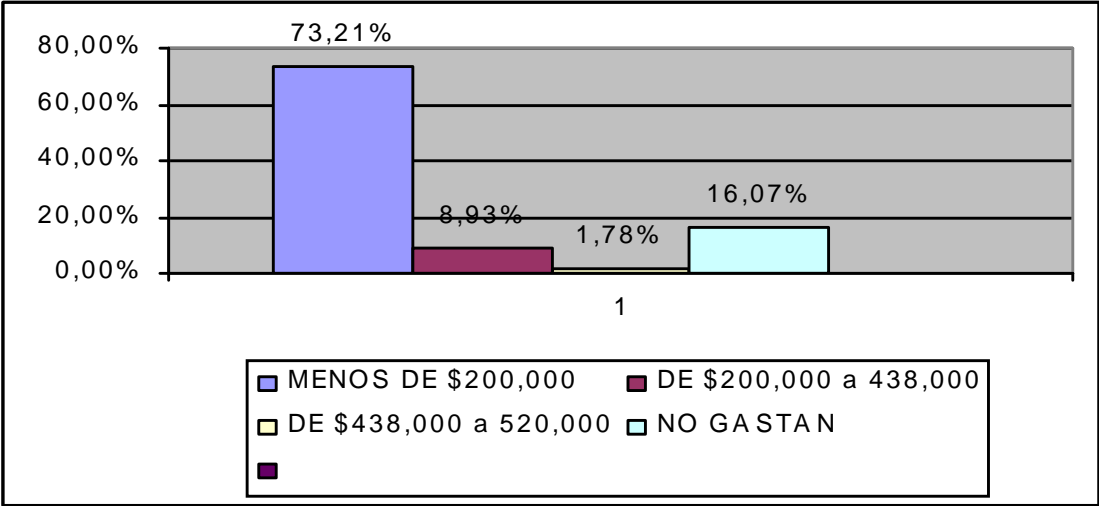
**10.3.2 Gastos mensuales promedio en educación de los encuestados.** En la tabla 19 y la figura 18 se puede apreciar que el mayor grado de concentración (55.36%) de los gastos mensuales promedio de la población se encuentra por debajo de \$200.000. llama la atención de esta figura que un 7.14% de los encuestados no tiene tipo alguno de gastos por este concepto.

**Tabla 20. Gastos mensuales promedio en servicios públicos de los moto taxis.**

	NÚMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Menos de \$200.000	41	73.21	73.21428571	73.21428571
De \$200.000 a \$438.000	5	8.93	8.928571429	82.14285714
De \$438.000 a \$520.000	1	1.78	1.785714286	83.92857143
No Gasta	9	16.07	16.07142857	100
Total	56	100	100	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 19. Gastos mensuales promedio en servicios públicos de los moto taxis.**



**Fuente:** Las autoras

**10.3.3 Gastos mensuales promedio en servicio públicos de los moto taxistas.**

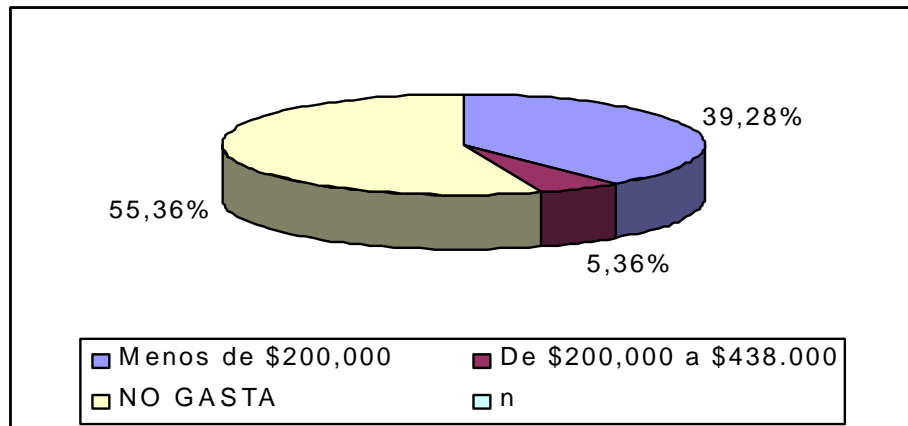
En la tabla 20 y la figura 19 se observa que el 73.21% de los encuestados gasta mensualmente menos de \$200.000 en pago de servicios públicos, secundados por un 16.07% que no gastan por este concepto, el 8.93% gastan entre \$200.000 a \$438.000. Esto resulta predecible, ya que personas con ingresos tan limitados deben ejercer controles estrictos al momento de consumir los servicios públicos domiciliarios.

**Tabla 21. Gastos mensuales promedio en transporte de los mototaxistas.**

	NÚMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Menos de \$200.000	22	39.28	39.28571429	39.28571429
De \$200.000 a \$438.000	3	5.36	5.357142857	44.64285715
No Gasta	31	55.36	55.35714286	100
Total	56	100	100	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 20. Gastos mensuales promedio en transporte del núcleo familiar de los moto taxistas.**



**Fuente:** Las autoras

**10.3.4 Gastos mensuales promedio en transporte del núcleo familiar de los moto taxistas.** Según la tabla 21 y la figura 20 es más que obvio que el mayor grado de concentración (55.36%) se presenta en los encuestados que no gastan, el 39.28% gastan menos de \$200.000 en transporte y un 5.6% gasta den \$200.000 a \$438.000.

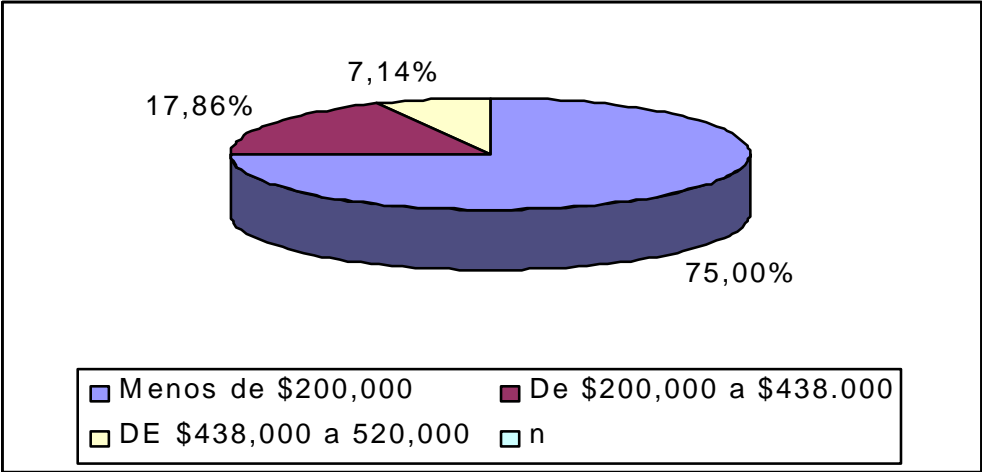
Se aprecia que el porcentaje que no gasta es mayor, esto debido a que unos aprovechan cuando salen a trabajar en sus motos, traer al familiar , otros los hijos se desplazan en bicicleta o a pie ya que los colegios les queda cerca y algunos para economizar, los que gastan entre \$200.000 y \$438.000 es debido a que unos tienen hijos por fuera y deben hacer gastos de transporte en la ciudad donde se encuentran.

**Tabla 22. Otros gastos familiares.**

	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Menos de \$200.000	42	75	75	75
De \$200.000 a \$438.000	10	17.86	17.85714286	92.85714286
De \$438.000 a \$520.000	4	7.14	7.142857143	100
No tiene				
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 21. Otros gastos familiares**



**Fuente:** Las autoras

**10.3.5 Gastos familiares.** Se observa en la tabla 22 y la figura 21 el 75% de los encuestados consume menos de \$200.000 por conceptos de gastos diferentes a los anteriormente citados, el 17.86% gastan entre \$200.000 y \$438.000 y el 7.14% gasta entre \$438.000 y \$520.000, esto resulta acorde con sus niveles de ingresos.

Debido a que de una u otra manera hay mototaxistas que reciben ayuda de familiares en los gastos, por eso pueden ellos asumir gastos algo elevados de acuerdo a su ingreso, ya que los compensan con los aportes o ayudas que están recibiendo extras, algunos son ayudados con el estudio de los hijos, otros con la alimentación, y las esposas e hijos mayores de edad generalmente contribuyen al sostenimiento de la casa.

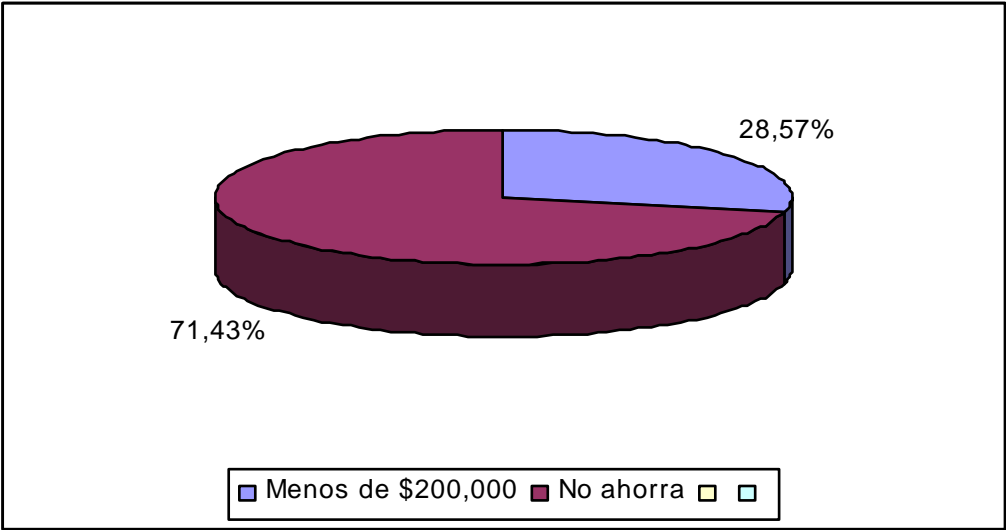
**10.4 NIVEL DE AHORRO**

**Tabla 23. Capacidad promedio de ahorro mensual de los mototaxistas.**

	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Menos de \$200.000	16	28.57	28.57142857	28.57142857
No ahorra	40	71.43	71.42857143	100
Total	56	100	100	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 22. Cuanto dinero logra ahorrar en promedio mensualmente los moto taxistas.**



**Fuente:** Las autoras

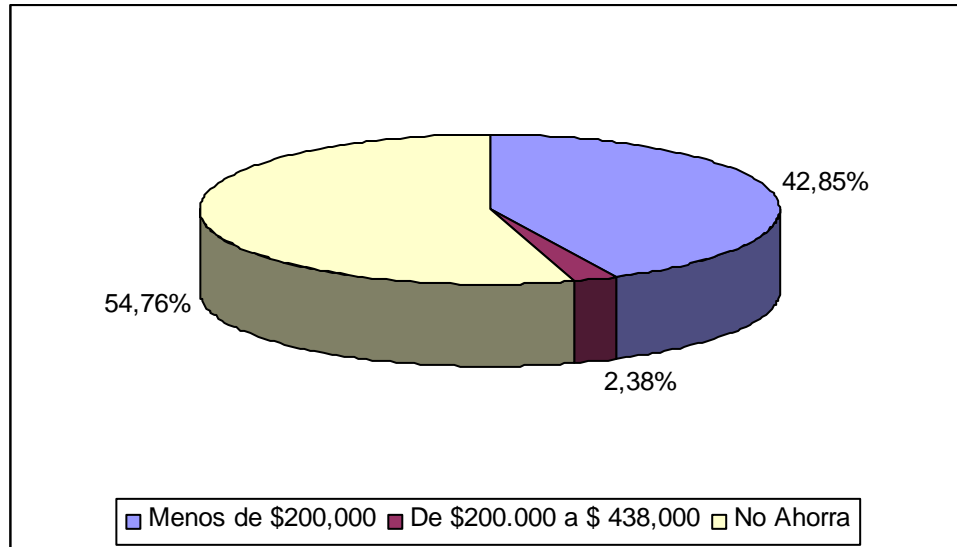
**10.4.1Cuanto ahorrar en promedio mensualmente los encuestados.** En la tabla 23 y la figura 22 pone de manifiesto que la población encuestada que ahorra menos de \$200.000 mensuales (28.57%) y la que no ahorra (71.43%). En síntesis se puede decir que el ahorro no es un hábito entre los encuestados, es debido a que la gran mayoría el nivel de egresos es mayor al nivel de ingresos, sin embargo hay unos muy metódicos que se restringen en muchas cosas, para lograr ahorrar un pequeño porcentaje pero significativo para ellos, hay que destacar que con todas las dificultades logran sacar adelante a la familia y hacen el esfuerzo para superarse.

**Tabla 24. Cuanto dinero ahorra en promedio mensualmente el núcleo familiar.**

	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Menos de \$200.000	23	41.07	41.07142857	41.07142857
De \$200.000 a \$438.000	1	1.78	1.785714286	42.85714286
No ahorra	32	57.14	57.14285714	100
Total	56	100	100	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 23. Cuanto dinero ahorra en promedio mensualmente el núcleo familiar.**



**Fuente:** Las autoras

**10.4.2 Cuanto dinero ahorra en promedio mensualmente el núcleo familiar.** Según la tabla 24 y la figura 23 se expresa que el 54.76% de los núcleos familiares de los encuestados no ahorra, lo que generaliza el hábito y lo convierte en costumbre, probablemente no por deseo propio.

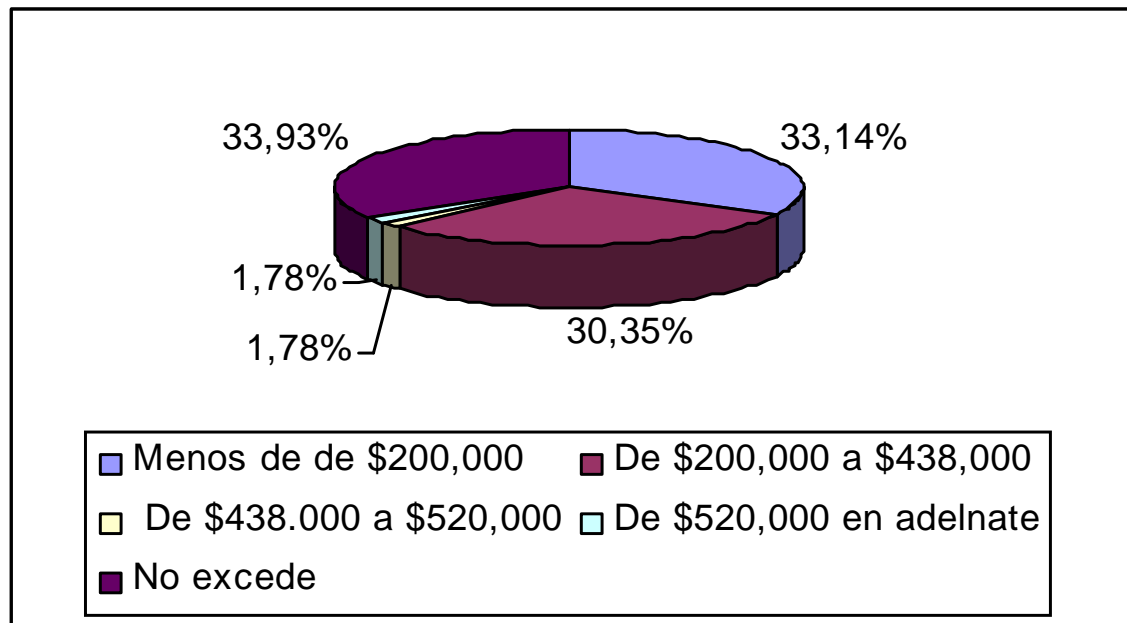
**Tabla 25. El nivel de gastos de los moto taxistas es superior al nivel de ingresos.**

	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
Menos de \$200.000	18	32.14	32.14285714	32.14285714
De \$200.000 a \$438.000	17	30.35	30.35714286	62.5
De \$438.000 a \$520.000	1	1.78	1.785714286	64.28571429
De \$520.000 en adelante	1	1.78	1.785714286	66.07142857
No lo Excede	19	33.93	33.92857143	100
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

**Fuente:** Las autoras



**Figura 24. El nivel de gastos de los moto taxistas es superior al nivel de ingresos.**



**Fuente:** Las autoras

**10.4.3 El nivel de gastos de los moto taxistas es superior al nivel de ingresos.** En la tabla 25 y la figura 24 se observa que arroja resultados poco alentadores pero imaginados pues los resultados observados a lo largo de esta evaluación así lo manifestaban. En términos proporcionales los gastos del 32.14% de los encuestados supera sus ingresos en menos de \$200.000, los del 30.35% los supera entre \$200.000 y \$438.000, los del 1.78% los exceden entre \$438.000 y \$520.000 y los de un 1.78% están por encima de los \$520.000. Es de rescatar que el 33.92% restante posee un sano equilibrio entre sus ingresos y egresos.

## **10.5 OTROS ASPECTOS INDICE DE ACCIDENTALIDAD EN FUNDACIÓN**

De acuerdo al reporte que entrega INTRAFUN al ministerio de transporte, en el Municipio de Fundación se genera un promedio mensual de cuatro accidentes (4) de moto taxis, cabe anotar que en este Municipio el servicio de autobús desapareció, y por ello la población en un 90% se ve obligada a transportarse en Moto.

ACCIDENTALIDAD FUNDACION MAGDALENA						
MES	NUMERO ACC					
dic-06	4					
ene-07	2					
feb-07	2					
mar-07	4					
abr-07	2					
may-07	N/A					
jun-07	N/A					
jul-07	N/A					
ago-07	N/A					
sep-07	N/A					
oct-07	1					

## Reporte INTRAFUN

Esta investigación nos arroja que la mayoría de accidentes son ocasionados por la carencia de normas de tránsito y señalamiento de las mismas, al igual que el mal estado de la malla vial y las calles en general se encuentran en total deterioro, sumándose, los conductores de motos en su gran mayoría son jóvenes, que carecen del sentido de responsabilidad poniendo en alto riesgo la vida de los pasajeros y la de ellos mismos.

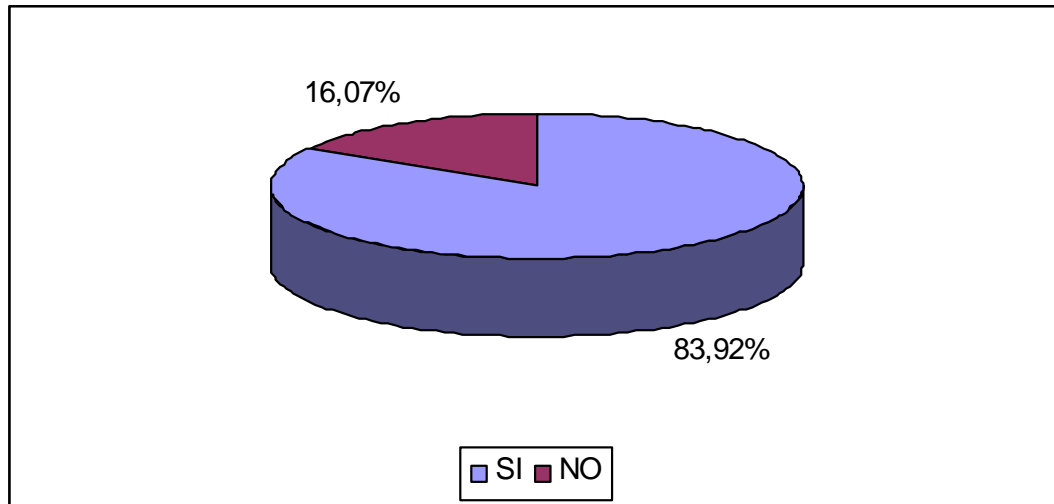
No obstante que el Código Nacional de Tránsito establece claramente que en las motocicletas solo deben ir el conductor y el parrillero, esta disposición es violada constantemente aumentando de esta manera el número de víctimas por accidentes de motos.

**Tabla 26. El Mototaxismo la alternativa para mejorar el nivel socioeconómico.**

	NUMERO	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
SI	47	83.93	83.92857143	83.92857143
NO	9	16.07	16.07142857	100
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 25. El Mototaxismo la alternativa para mejorar el nivel socioeconómico.**



**Fuente:** Las autoras

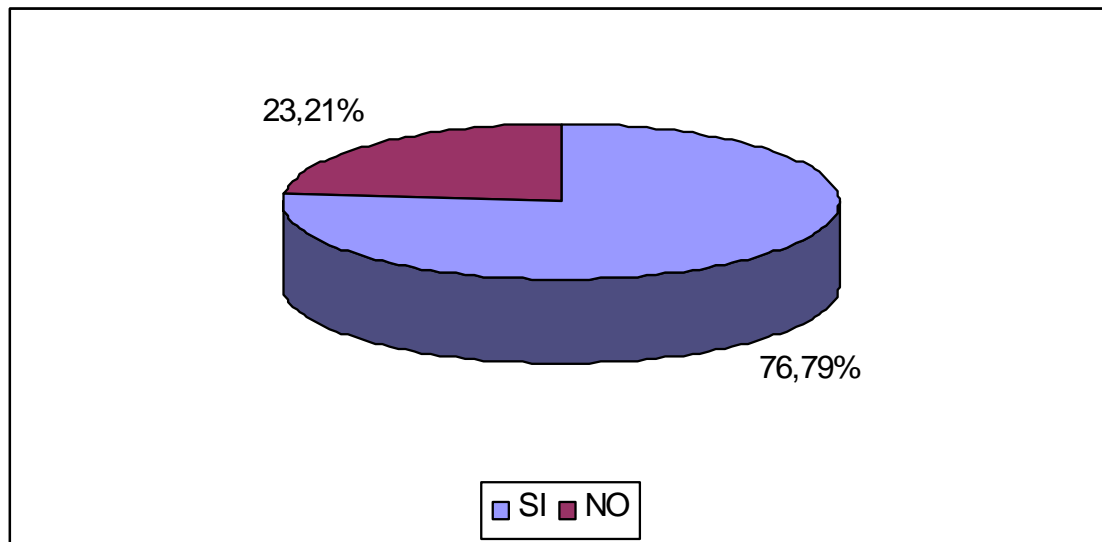
**10.5.1 El Mejoramiento del nivel socioeconómico por medio del mototaxismo.** Según la tabla 26 y la figura 25, el 83.92% de los encuestados consideran que el mototaxismo es la mejor alternativa para elevar su nivel de vida.

**Tabla 27. Tenencia del Vehículo.**

	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
SI	43	76.78	76.78571429	76.78571429
NO	13	23.21	23.21428571	100
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 26. Tenencia del Vehículo.**



**Fuente:** Las autoras

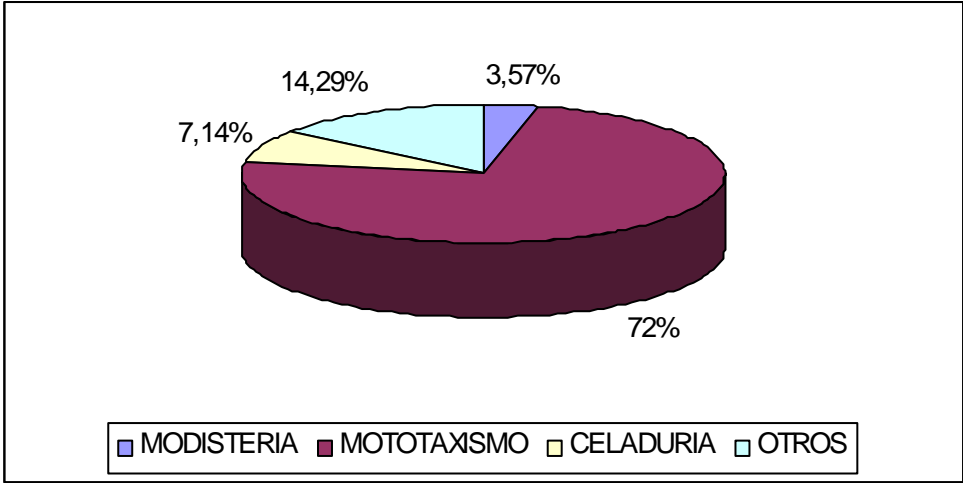
**10.5.2 Tenencia del vehículo.** Obsérvese en la tabla 27 y la figura 26 que un 76.79% de los encuestados posee una moto, y solo un 23.21% no posee.

**Tabla 28. Otras actividades económicas desempeñadas por los familiares de los mototaxistas.**

	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
MODISTERIA	2	3.57	3.571428571	3.571428571
MOTOTAXISMO	42	72	72	75.57142857
CELADURIA	4	7.14	7.142857143	82.71428571
OTROS	8	14.28	14.28571429	100
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 27. Otras actividades económicas realizadas por los familiares de los mototaxistas**



**Fuente:** Las autoras

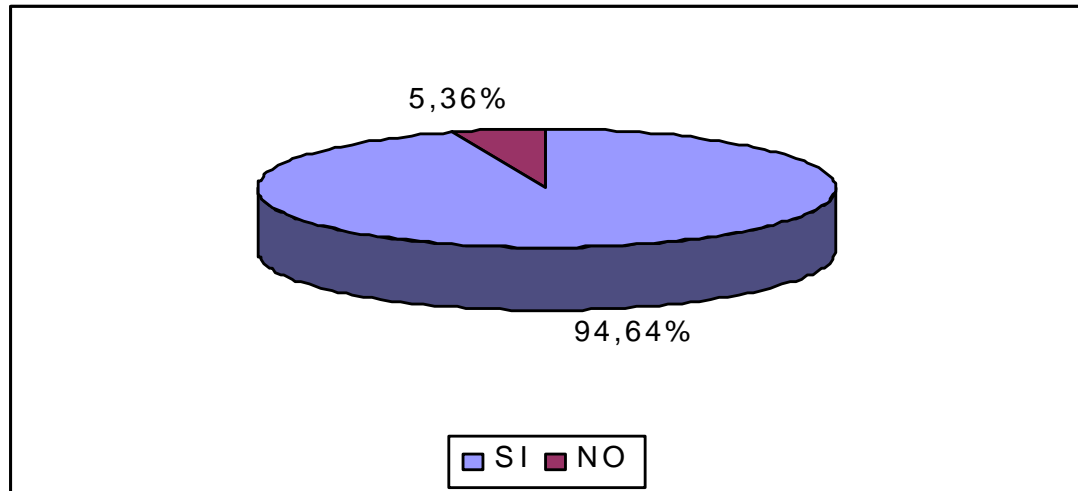
**10.5. Actividades económicas realizadas por los familiares de los moto taxistas.** En la tabla 28 y la figura 27 se pone de manifiesto que existe un alto grado de concentración en la labor de mototaxismo es decir el 72% de los encuestados cumplen con el sostenimiento de la familias por este medio de transporte, el resto desempeñan labores varias, la gran mayoría han acudido a desempeñar esta labor como alternativa de ingresos diarios, mientras que en otra labor el ingreso lo estarían viendo quincenal o mensual .

**Tabla 29. Organización y legalización del mototaxismo como medio de transporte.**

	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
SI	53	94.64	94.64285714	94.64285714
NO	3	5.36	5.357142857	100
Total	56	100	100	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 28. Organización y legalización del mototaxismo como medio de transporte**



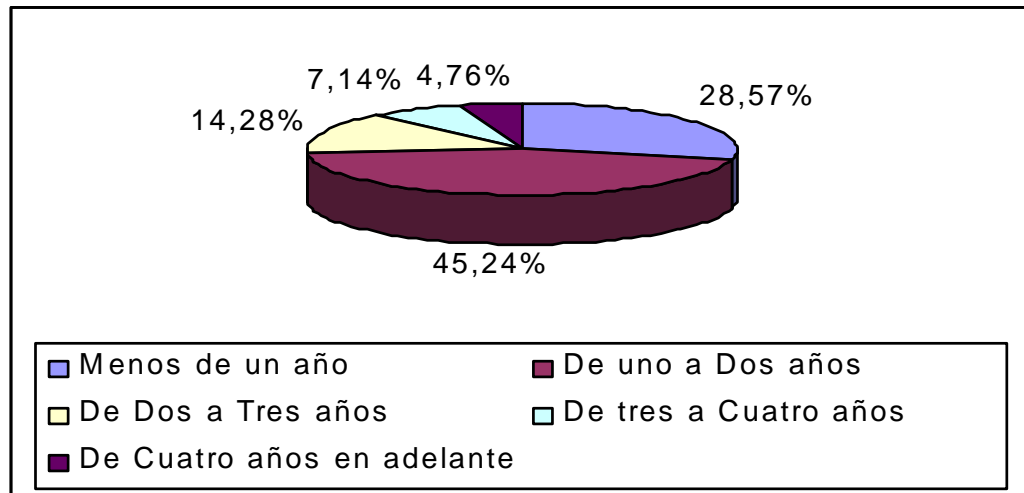
**10.5.4 Organización y legalización del mototaxismo como medio de transporte** En la tabla 29 y la figura 28 se puede apreciar que un 94.64% si considera necesario la organización y legalización del mototaxismo como medio de transporte, debido a que si se organiza y legaliza, no tienen que estar pensando en la persecución que les hace la policía ni el trancito, y pueden trabajar de manera legal.

**Tabla 30. Antigüedad en la actividad del mototaxismo.**

TIEMPO	FRECUENCIA	PORCENTAJE	PORCENTAJE VALIDO	PORCENTAJE ACUMULADO
MENOS DE UN AÑO	12	28.57	28.57142857	28.57142857
DE UNO A DOS AÑOS	19	45.24	45.23809524	73.80952381
DE DOS A TRES AÑOS	6	14.28	14.28571429	88.0952381
DE TRES A CUATRO AÑOS	3	7.14	7.142857143	95.23809524
DE CUATRO AÑOS EN ADELANTE	2	4.76	4.761904762	100
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

**Fuente:** Las autoras

**Figura 29. Antigüedad en la actividad del mototaxismo.**



**Fuente:** Las autoras

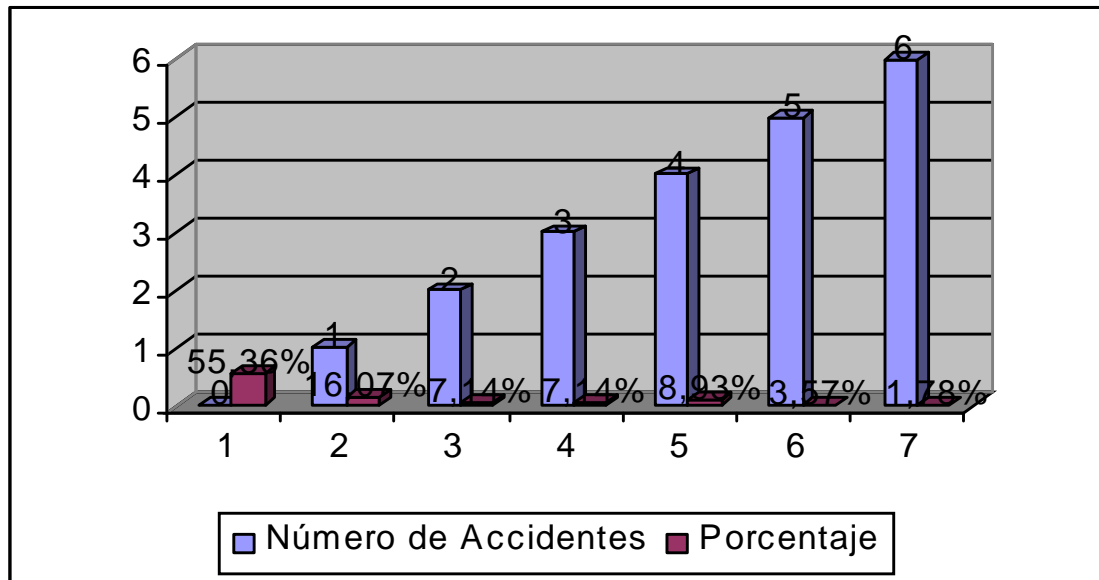
**10.5.5 Periodo en la cual ha realizado la actividad de moto taxista.** En la tabla 30 y la figura 29 se puede apreciar que en los últimos dos años se ha incrementado dentro de los encuestados de forma vertiginosa el oficio del mototaxismo en el Municipio de Fundación.

**Tabla 31. Frecuencia de accidentes de transito durante el desempeñando de la actividad.**

NUMERO DE ACCIDENTES (X <sub>i</sub> )	FRECUENCIA (n <sub>i</sub> )	$\sum (i \times n_i)$	PORCENTAJE	PORCENTAJE VÁLIDO
0	31	0	55.35714286	55.35714286
1	9	9	16.07142857	16.07142857
2	4	8	7.142857143	7.142857143
3	4	12	7.142857143	7.142857143
4	5	20	8.928571429	8.928571429
5	2	10	3.571428571	3.571428571
6	1	6	1.785714286	1.785714286
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>65</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Las autoras

**Figura 30. Frecuencia de accidentalidad en el desempeño de la actividad.**



**Fuente:** Las autoras

**10.5.6 Número de Accidentes de los moto taxistas.** La tabla 31 y la figura 30 demuestran la relación existente. Proporcionalmente hablando el 55.35 % de los encuestados no han tenido accidentes constituyéndose en la mayor proporción, el 16.07 % ha tenido un solo accidentes, el 7.14% ha tenido dos accidentes el 7.14% ha tenido tres accidentes, el 8.92% cuatro accidentes, 3.57% cinco accidentes, el 1.78% ha tenido seis accidentes.



## **11. INGRESOS QUE LE GENERA EL MOTOTAXISMO AL MUNICIPIO DE FUNDACIÓN**

La actividad del transporte público, le genera ingresos a los municipio donde existe la oficina de secretaria de transito y transporte , ya sea por rodamiento, impuesto por deterioro del medio ambiente, elaboración de placas, multas etc.

Lastimosamente en este Municipio desapareció el transporte público legalizado (buses de servicio público Municipal,) quienes le generaban un ingreso significativo a Fundación, el cual era utilizado para mejorar las calles, especialmente las rutas establecidas para la circulación del parque automotor; debido al desplazamiento, a la falta de fuentes de trabajo y a la benevolencia del gobierno Municipal se incremento en forma exorbitante la actividad del mototaxismo, una actividad no legal que no le genera ninguna clase de ingresos a las arcas del municipio; ya que no se paga ninguna clase de impuesto por circular por las diferentes calles de Fundación, al no estar esta actividad legalizada, la oficina de transito manifestó no estar autorizada para cobrar impuestos por rodamiento de las motos.

En Fundación la oficina de transito INTRAFUN, solo se dedica a cobrar multas por accidentes o alguna clase de infracción, que son recaudados solo para la empresa y que ni siquiera son reportadas a el Ministerio de Transito y Transporte. .

## **12. ANALISIS DE LOS RESULTADOS**

Al analizar el desarrollo de la investigación, los resultados permiten afirmar que el sector informal ha venido absorbiendo una parte significativa del empleo calificado como de bajos niveles de calificación aspirante (por ejemplo, moto-taxismo), y las modalidades de empleo son aquellas en las que predomina la auto-generación (trabajadores por cuenta propia).

De hecho, hay una estrecha relación entre informalidad, empleo y pobreza. La mayoría de las personas que tienen empleos informales son pobres porque no generan ingresos suficientes para su subsistencia. La informalidad reproduce el esquema predominante de empleo en Fundación: el del empleo masculino, pero éste, a su vez, refleja el resultado de la alta dependencia económica de los hogares, cuyos jefes encuentran una alternativa de empleo en estas actividades.

Quizás el principal círculo vicioso por romper para mejorar las condiciones de inserción laboral de los fundanences es el existente entre mercado laboral - dotaciones de capital humano y físico - pobreza. En los ejercicios realizados se encontró que los mayores años de escolaridad en el jefe de hogar están estrechamente asociados a reducciones de la pobreza.

El factor señalado se manifiesta en las condiciones de vida de las familias y comunidades más vulnerables y afectan de manera importante al núcleo familiar la ausencia de recursos para cubrir sus necesidades básicas, lo cual afecta especialmente a la niñez y la juventud.

Debido al nivel socioeconómico en que se encuentran los estratos uno y dos del municipio de Fundación que ha surgido la actividad informal del mototaxismo, es tanto la proliferación de ellos en busca de un ingreso diario, que desbordan los límites de velocidad, de seguridad y de responsabilidad por la guerra del centavo, aumentando el índice de accidentes en este Municipio, accidentes que tristemente no son reportados al ministerio de transporte por parte de la empresa encargada del manejo de la secretaria de tránsito y transporte del Municipio de Fundación.

En estos momentos la proliferación de motos le genera a nuestro Municipio es un caos vehicular en las calles, ya que no tienen un sitio o espacio específico para parquear, invadiendo e impidiendo la fácil movilización de los automóviles y de la circulación del mismo peatón, por lo que en cualquier momento se ve envestido por una moto.

Son tantas las motos en el Municipio de Fundación que pensamos que son pocas calles, que estas le deberían generar un ingreso significativo a nuestro municipio por concepto de rodamiento, movilización, pero es todo lo contrario, cada día las calles se encuentran más deterioradas y no hay un ingreso que pueda decir que se puede utilizar para el mejoramiento de las vías , por este concepto.

Si vemos el peso de una moto no es el que deteriora la malla vial, pero es la cantidad que se encuentran en circulación que son las que están acabando con el medio ambiente, ocasionando contaminación de ruido etc.

Se espera que el gobierno Nacional reglamente esta actividad, para que se le pueda cobrar todos los impuestos necesarios que genere un ingreso a el Municipio y se pueda invertir en el mejoramiento de la malla vial por lo menos.

El reto, es buscar soluciones a una actividad que es ilegal, pero que además integra una situación social bastante comprometedora, teniendo en cuenta que de esa actividad del mototaxismo, un amplio sector de la población genera sus ingresos, “por lo tanto no es simplemente cortar de manera intempestiva esa modalidad, sino generar las condiciones necesarias para que haya una regulación por parte de las autoridades municipales”.

### **13. CONCLUSIONES**

Con base en los resultados obtenidos en la presente investigación y teniendo en cuenta los objetivos planteados se puede concluir que:

La población objeto de estudio pertenece a un nivel socioeconómico medio bajo y bajo, sin embargo tienen en alto grado de responsabilidad, que luchan a diario para llevar el sustento a sus familias; cabe anotar que este nivel socioeconómico, se debe a que la mayoría de los encuestados son personas no muy preparadas en cuanto a escolaridad se refiere, también muchos de ellos son desplazados, que buscan un espacio en la sociedad, para salir adelante viendo en el mototaxismo la alternativa de solución de vida.

Según estimativos de la encuesta, del oficio de mototaxi viven unas 200 familias, el 77 por ciento conducen sus propios vehículos y se dedican de tiempo completo a esta actividad, el resto trabajan para alguien más o son moto taxistas ocasionales.

Así como tienen ese espíritu luchador, con alto sentido de responsabilidad y apego a la familia, resulta un poco contradictorio, que algunos manifiestan que se sienten bien y tranquilos cuando han llegado a obtener lo de la comida con su trabajo diario como moto taxis, demostrando con ello un espíritu de conformismo.

Por sus desventajas en términos de preparación las personas más pobres tienden a ver reducidas sus posibilidades de emplearse, más aun cuando las exigencias de calificación profesional son mayores. El círculo vicioso que se establece entre hogares pobres, menos posibilidades de emplearse, ingresos bajos, menos oportunidades de educar a sus niños y jóvenes, se reproduce con consecuencias perversas que profundizan la inequidad.

De acuerdo con las características de la población informal, se puede afirmar que los grupos mas pobres de la población son los que con mayor rigor padecen la informalidad y con mayor probabilidad sus trabajos son desprotegidos de la seguridad social.

Una buena parte de la informalidad del empleo está asociada con altos niveles de informalidad empresarial, junto a las altas cargas de contratación, que existen en el país.

- ✚ La población analizada detecta limitaciones que le impiden satisfacer de manera plena las necesidades esenciales para su subsistencia y, que la legalización del mototaxismo sería una alternativa viable para subsanar esta problemática.
- ✚ Esta conclusión global adquiere forma en la medida en que se van gestando las siguientes conclusiones parciales:
- ✚ Los 56 encuestados conviven en promedio con tres personas, de las cuales una es hijo. Esto, a pesar de compartir los gastos del hogar con otro individuo en promedio, denota un alto grado de responsabilidad económica, mas aun si se pone en consideración que la sumatoria de ambos aportes mensuales es de \$504.000, esta cifra resulta insuficiente si se tiene en cuenta que los egresos mensuales promedios por concepto de manutención ascienden a \$ 651.500.
- ✚ El anterior aspecto incide de manera directa y tajante en las posibilidades de ahorro de la población encuestada.
- ✚ Por otra parte los servicios de la salud juegan un papel crítico, ya que aproximadamente la mitad de estos trabajadores se encuentran excluidos de los servicios asistenciales contemplados en el P.O.S. (Plan Obligatorio de Salud)..
- ✚ Por fortuna en términos educativos los resultados no son tan negativos, llamó la atención que entre los encuestados y sus núcleos familiares la gran mayoría excede los estudios de básica primaria y una proporción menor la básica secundaria.
- ✚ Satisface también que una proporción considerable de los encuestados demuestra gran interés en buscar alternativas de trabajo y solicitar que el servicio de mototaxi sea reglamentado y legalizado para poder ellos de manera legal y honesta trabajar para conseguir un mejor vivir.

Vemos que el mototaxismo no tiene incidencia en la economía del Municipio, de acuerdo a lo manifestado por el director de Transito de Fundación, esta es una entidad descentralizada, nueva dentro del Municipio, quien viene operando hace un año y seis meses. Donde los recaudos obtenidos por multas lo distribuyen un 70% para la empresa y el 30% restante se utilizan para gastos de funcionamiento, sin brindarle ningún ingreso al Municipio.

Por lo que pudimos apreciar y de acuerdo a los datos entregados por el Director de Transito, los reportes que entregan al Ministerio de Transporte no son reales, en este Municipio se vienen presentando hasta seis (6) accidentes

de motos diarias y ellos solo reportan 4 mensuales, porque los demás solo son simples denuncias de accidentes, tristemente el transito de este municipio se ha convertido en un fortín político, que en estos momentos no está prestando el servicio ni las funciones para lo cual fue creado.

Por lo anterior el alto índice de accidentalidad, las autoridades de transito no están cumpliendo sus funciones, por lo tanto no existen campañas pedagógicas para enseñar las normas de transito, no hay señalización de ninguna índole, las calles de este municipio se encuentran en total deterioro, que facilita aumentar los accidentes, todo esto acompañado que este transporte lo están ejerciendo jóvenes, que carecen de responsabilidad y el transito solo se dedica a detener las motos, por que el conductor no lleva chaleco o casco los cuales son liberados sin ninguna amonestación, con la sola recomendación del político a quien están apoyando.

Hay que destacar que el mototaxismo le genera ingresos al municipio de manera indirecta, esto debido a que cada día hay más almacenes de motos, repuestos en esta ciudad, esto le genera ingreso por impuestos de los almacenes, al igual que genera empleos indirectos, de este transporte no solo se beneficia el conductor, si no el sector de los talleres donde se reparan los vehículos (motos), el almacén donde venden los repuestos etc.

## 14. RECOMENDACIONES

Luego de culminar la investigación y fundamentados en los resultados obtenidos, las autoras se atreven a realizar las siguientes recomendaciones:

- Teniendo en cuenta las peculiaridades de este gremio (ingresos variables, inestabilidad laboral, subexplotación de las habilidades y capacidades, y demás), se recomienda unirse y organizarse de tal forma que puedan solicitar el apoyo y la aceptación del ente Municipal, sometiéndose a las normas que el gobierno determine para que ellos puedan circular libremente prestando el servicio de transporte público en las calles de Fundación.
- De igual forma como alternativa más viable, se puede pensar en la creación de una cooperativa de trabajo asociado, que les permita organizar y garantizarles, trabajo de manera legal y permanente
- Este servicio como alternativa de trabajo debe ser controlado de tal forma que garantice que los trabajadores de este medio de transporte sean pertenecientes a los estratos uno y dos, esto se logra teniendo en cuenta el estrato en que aparece según el sisben.
- Los veedores deben ser los mismos conductores de las motos.
- Para garantizar la protección en seguridad social, se les debe exigir la vinculación a una EPS o ARS, que les garantice este servicio, de igual forma deben tener documentos en regla (seguro obligatorio, pase, tarjeta de propiedad) y cumplir con las normas de tránsito exigidas.
- Como no hay que dejar a un lado el alto índice de accidentalidad que este medio de transporte genera, es indispensable:

Organizar a los Mototaxis en cooperativas, asociaciones, fundaciones o similares.

Reglamenta un uniforme para los Mototaxistas, códigos de conducta y seguridad respectiva.

Expedir placas y licencias especiales para los Mototaxis.

Que las autoridades se comprometan a realizar campañas pedagógicas en toda la reglamentación del Código de Tránsito y Transporte.

Establecer los seguros respectivos del SOAT y Póliza de responsabilidad Civil Extracontractual.

Establecer las condiciones mínimas de seguridad.

Realizar mediante operativos continuos, el cumplimiento de los requisitos exigidos por la Ley para su funcionamiento.

Verificar que estén realizando los aportes respectivos a pensión y salud respectivos.

Determinar la limitante de los cupos para la renovación de la respectiva licencia de funcionamiento.

Que la empresa constituida o por constituirse, debe contar con el previo visto bueno del Ministerio de tránsito y Transporte.



## BIBLIOGRAFÍA

**ALCALDÍA MUNICIPAL DE FUNDACIÓN**, Secretaria de Transito.

**CIRCULAR No. 005** de la superintendencia general de puertos y transporte 2004.

**COMPENDIO SOBRE NORMAS INCONTEC**, actualizadas 2005

**CHIAVENATO, Edilberto**. Administración de Recursos Humanos. Colombia, Editorial MC Graw Hill. 1994.

**DECRETO 1344 DE 1970** Código Nacional de Transito de la legislación anterior.

**DECRETO 1016 DE 2000**, MODIFICADO POR EL DECRETO 2741 DE 2001.

**DIARIO EL INFORMADOR DE SANTA MARTA**, viernes 17 de noviembre de 2.006.

**DIARIO EL MERIDIANO DE SUCRE** 20 de noviembre de 2.006.

**DIARIO EL UNIVERSAL**, Noviembre 21 de 2.005, Agosto 10 de 2.006

**DIARIO LA REPUBLICA**, Miércoles 25 de Octubre. 2006

**ELÉCTRICARIBE S.A.** Oficina Fundación

**GACETA DEL CONGRESO No 199**, publicada el jueves 30 de mayo de 2002.

**GREGORY, Paula**. Fundamentos de Economía de Guía y Texto. Editorial Patria Cultural.

**KOTLER, Phillip**. Dirección de Mercadotecnia (Análisis, Planeación, Implementación y control) Séptima Edición. Naulcapan de Juárez México, Editorial Prentice May Hispanoamericana S.A. 1993.

**LEY 769 DE 2002 Art. 96** "por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"

**LEY 336 DE 1996** en su capitulo 4 articulo 20 señala: "La autoridad competente de transporte podrá expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones de alteración del servicio público ocasionadas por una empresa de

transporte en cualquiera de sus modos, que afecten la prestación del servicio o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte".

**LONDOÑO CHICA**, Carlos y **MEZA PRIETO**, Rodrigo. Curso Básico de Administración, Gerencia y Recursos Humanos. Editorial Norma. 1998.

**PERIÓDICO EL TIEMPO** del 15 de marzo de 2004.

**PONENCIA DE PROYECTOS DE LEY ACUMULADOS 133 -2003** Cámara y 180 -2003 Cámara. "Por Medio De La Cual Se Reglamenta La Prestación Del Servicio Publico De Transporte Mototaxis" con su respectivo pliego de modificaciones propuesto.

**PROYECTO DE LEY** propuesto para debate numero 001 de 2000, 010 de 2000,0083 de 2000 Cámara. 90 -100 acumulados de 2000 Senado, 140 de 2001 Senado acumulados.

**REVISTA PORTAFOLIO** del 20 de abril de 2004, uno de los medios escritos más importantes, de carácter económico del país.

**REVISTA SEGURIDAD VIAL. No. 3 Octubre 2.005.**

**RODRÍGUEZ SOSA**, Miguel Angel: Investigación científica. Teoría y métodos. Pacífico Editores, Lima, 1994

**SERNA GOMEZ, Humberto**. Gerencia Estratégica, Planeación y Gestión, Teoría y Metodología. Séptima Edición. Bogotá, D.C., Colombia, Editorial Ediciones Ltda. 583 P. ISBN 958-96137-7-2.

**TESIS DE GRADO SITUACIÓN JURÍDICA ACTUAL DEL FENÓMENO DEL MOTOTAXISMO EN MONTERIA Y SU INCIDENCIA EN EL MEDIO** . 2005. Curso (DERECHO) - Corporación Universitaria Del Sinu.

**UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA** Reglamento Memoria de Grado Acuerdo 003 del 7 de Julio y 007 del 5 de noviembre de 1997.

**WEIERS**. Ronald M. Investigación de Mercados, Mexico, 1986. prentice – Hall Hispanoamericana, S:A: Pág. 121 – 122.

## WEB GRAFÍA

[http://www.auteco.com.co/htm/octubre2005/ AutecoS.A.Tradición,Pasión,Innovación](http://www.auteco.com.co/htm/octubre2005/AutecoS.A.Tradición,Pasión,Innovación) - 18k

[http://www.seguridadvial.com.co/htm/octubre 2005/entrevista.asp](http://www.seguridadvial.com.co/htm/octubre_2005/entrevista.asp) - 14k

**ANEXOS**

## **ANEXO A. LISTADO DE LA POBLACIÓN**

Cenio Navarro Blanco

Luís Carlos Orozco

William García Álvarez

Juan Bautista Vizcaíno Mejía

Adolfo Sanguino

Aldo Rodríguez Pertúz

Miguel Puentes

Andrés Fontalvo

Jhon Cabrera

Guillermo Anaya

Uwaldo Bocanegra

Henry Villarreal

Tulio Castro

Oscar Lubo

Moisés Duarte

Carlos Mesa Duarte

Fernando Maestre

Luís Páez Peralta

Alberto Romo Cantillo

Fabio Cárdenas

Leonardo Hernández

Ernesto Saavedra

Álvaro Navarro

Jhon Jairo Rincón

Juan Bolaño

Eliécer zea

Armando Valenzuela  
Dante López  
Enrique Maestre  
Tonnis Pertúz  
Wilson Comprado  
Edinson Arango  
Edgar Beleño  
Luís Miguel Mejía  
Julio Martínez  
Decid Redondo  
Wilman Cassiani  
Javier Patiño  
Rodolfo Dávila  
Heriberto Manjarrez  
Juan Pablo Vergara Q  
Gregoria Peña  
Luís Angulo  
Álvaro Rodríguez Manjarrez  
Marcos Rodríguez Perdomo  
María Bornacelly Hernández  
Rocío Cantillo Balsa  
Sergio Gómez Arias  
Manuel Guerrero Rivera  
Mónica Hernández Ana  
Mónica Hernández Ana  
Edwin Ibarra  
Nelson Díaz  
Jader de la Cruz  
Reinaldo Castro Ramírez

## ANEXO B. Modelo De Encuesta



### UNIVERSIDAD DEL MAGDALENA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES FUNDACIÓN, MAGDALENA

---

*EL Siguiete Cuestionario pertenece a un trabajo de grado, del Programa de Administración de Empresas de la Universidad del Magdalena y tiene como objetivo conocer porqué los estratos uno y dos ven en el mototaxismo una fuente de ingresos para mejorar su nivel de vida.*

*Su concepto sincero al contestar la presente encuesta es de vital importancia par él cumplimiento de éste objetivo y redundará finalmente en beneficio de la comunidad de Fundación en especial la de los estratos uno y dos. Las autores agradecen su valiosa colaboración*

#### 1. Datos Generales:

- a. Encuesta No \_\_\_\_\_
- b. Fecha \_\_\_\_ \_\_\_\_ \_\_\_\_
- c. Nombres y Apellidos \_\_\_\_\_
- d. Edad. \_\_\_\_\_
- e. Estado Civil. \_\_\_\_\_
- f. \_\_\_\_\_ Nombre \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ Conyugue.
- \_\_\_\_\_
- g. Ocupación Actual \_\_\_\_\_
- h. Dirección. \_\_\_\_\_

## 2 Aspecto Social:

a. ¿Con cuantas personas convive? **(Excluyéndose usted)**

Edad	Sexo Masculino	Sexo Femenino	Total
0 – 6			
7 – 12			
13 – 18			
19 – 24			
25 – 30			
31 – 36			
37 – 42			
43 en Adelante			

b. Número de Hijos: Masculino \_\_\_\_\_ Femenino \_\_\_\_\_ Total \_\_\_\_\_

c. ¿Cuántos participan en el sostenimiento económico de la familia? **(asigne un número)**

Edad	Sexo Masculino	Sexo Femenino	Total
0 – 6			
7 – 12			
13 – 18			
19 – 24			
25 – 30			
31 – 36			
37 – 42			
43 en Adelante			



### 3. Aspecto Educativo

a. ¿Cuántos menores de edad estudian actualmente? \_\_\_\_\_

(Asigne un número)

Educación	Sexo Masculino	Sexo Femenino	Total
Pre- Escolar			
Básica Primaria (1-5)			
Básica Secundaria 6-9)			
Media (10-11)			
Superior			
Otros (Especifique)			

b. ¿Cuántas personas adultas estudian actualmente) \_\_\_\_\_

(Asigne un número)

Educación	Sexo Masculino	Sexo Femenino	Total
Pre- Escolar			
Básica Primaria (1-5)			
Básica Secundaria 6-9)			
Media (10-11)			
Superior			
Otros (Especifique)			

c. ¿Cuántos menores de edad que no estudian en la actualidad han cursado o terminado estudios? \_\_\_\_\_

(Asigne un número)

Primaria Completa \_\_\_\_\_

Primaria Incompleta \_\_\_\_\_

Bachillerato Completo \_\_\_\_\_

Bachillerato Incompleto \_\_\_\_\_

Estudios Universitarios Completos \_\_\_\_\_

Estudios Universitarios

Incompletos \_\_\_\_\_

Otros \_\_\_\_\_

Estudios

d. ¿Cuántos persona mayores de edad que no estudian en la actualidad han cursado o terminado estudios? \_\_\_\_\_

(Asigne un número)

Primaria Completa \_\_\_\_\_ Primaria Incompleta \_\_\_\_\_  
 Bachillerato Completo \_\_\_\_\_ Bachillerato Incompleto \_\_\_\_\_  
 Estudios Universitarios Completos \_\_\_\_\_ Estudios Universitarios Incompletos \_\_\_\_\_  
 Otros Estudios \_\_\_\_\_

e. ¿Número de de adulto que no saben leer y escribir en el nicho familiar al cual usted

Pertenece? \_\_\_\_\_

f. Respecto a la educación ¿Cuáles son las necesidades más urgentes que tiene en su Hogar?

**(Marque con una X)**

Básica Primaria \_\_\_\_\_ Básica Secundaria \_\_\_\_\_ Educación media \_\_\_\_\_ Educación Superior \_\_\_\_\_  
 Otros ¿Cuáles? \_\_\_\_\_

#### 4. ASPECTOS DE SALUD

a. ¿Esta usted Afiliado a una empresa prestadora de servicios salud? SI \_\_\_\_\_ No \_\_\_\_\_  
 ¿Cómo?

I. Cotizante \_\_\_\_\_ Beneficiario \_\_\_\_\_

II: Régimen Contributivo \_\_\_\_\_ Régimen Subsidiado (Sisben) \_\_\_\_\_

b. ¿Cuántas personas con las cuales convive están afiliadas a una empresa prestadora de servicios salud? \_\_\_\_\_

**(Asigne un número)**

Edad	Sexo Masculino	Sexo Femenino	Beneficiarios	Cotizante	R. Contrb.	Sisben
Menores						
Adultos						

c. ¿Con que regularidad usted y las personas que hacen parte de su núcleo familiar requieren de servicios médicos?

Nunca \_\_\_\_\_ Regularmente \_\_\_\_\_ Casi siempre \_\_\_\_\_ Siempre \_\_\_\_\_ Frecuentemente

## 5. aspectos Económicos

¿Usted es dueño de la vivienda donde habita? Si\_\_\_\_\_NO\_\_\_\_\_

¿Vive arrendado? Si\_\_\_\_\_ NO\_\_\_\_\_Otros (especifique)\_\_\_\_\_

¿Posee Título de propiedad? SI\_\_\_\_\_NO\_\_\_\_\_Sobre que tipo de inmuebles:  
Vehículo\_\_\_\_\_Edificaciones\_\_\_\_\_Lotes\_\_\_\_\_Vivienda\_\_\_\_\_Otros

¿Cuáles?\_\_\_\_\_

¿Actualmente obtiene algún ingreso por concepto de esas propiedades?  
SI\_\_\_\_\_NO\_\_\_\_\_

## 6. Nivel de Ingresos

a. ¿Cuál es su promedio de ingresos mensuales? **Marque con una "X"**

Menos de \$ 200.000\_\_\_\_ De \$ 200.000 a \$ 438.000\_\_\_\_ de \$ 438.000 a \$  
520.000\_\_\_\_\_ de \$ 520.000 en adelante\_\_\_\_\_

b. ¿Cuál es el promedio de ingresos mensuales del núcleo familiar al cual usted pertenece?

Menos de \$ 200.000\_\_\_\_ De \$ 200.000 a \$ 438.000\_\_\_\_ de \$ 438.000 a \$  
520.000\_\_\_\_\_de \$ 520.000 en adelante\_\_\_\_\_

## 7. Nivel de Egresos

a. ¿En promedio cuanto gasta mensualmente en alimentación? **Marque con una "X"**

Menos de \$ 200.000\_\_\_\_ De \$ 200.000 a \$ 438.000\_\_\_\_ de \$ 438.000 a \$  
520.000\_\_\_\_\_ de \$ 537.000 en adelante \_\_\_\_\_No gasta\_\_\_\_\_

b. ¿En promedio cuanto gasta mensualmente en educación? **Marque con una "X"**

Menos de \$ 200.000\_\_\_\_ De \$ 200.000 a \$ 438.000\_\_\_\_ de \$ 438.000 a \$  
520.000\_\_\_\_\_de \$ 520.000 en adelante \_\_\_\_\_No gasta\_\_\_\_\_

c. ¿En promedio cuanto gasta mensualmente en Servicios Públicos? **Marque con una "X"**

Menos de \$ 200.000\_\_\_\_ De \$ 200.000 a \$ 438.000\_\_\_\_ de \$ 438.000 a \$  
520.000\_\_\_\_\_ de \$ 520.000 en adelante \_\_\_\_\_No gasta\_\_\_\_\_

d. ¿En promedio cuanto gasta mensualmente en Transporte? **Marque con una "X"**

Menos de \$ 200.000\_\_\_ De \$ 200.000 a \$ 438.000\_\_\_ de \$ 438.000 en adelante \_\_\_\_\_ No gasta\_\_\_\_\_

e. ¿Otros gastos familiares?

Menos de \$ 200.000\_\_\_ De \$ 200.000 a \$ 438.000\_\_\_ de \$ 438.000 a \$ 520.000\_\_\_\_\_ de \$ 520.000 en adelante \_\_\_\_\_ No tiene\_\_\_\_\_

## 8 Nivel de Ahorro

a. ¿Luego de cubrir sus gastos mensuales, en promedio cuanto dinero logra ahorrar usted?

**(Marque con una "X")**

Menos de \$ 179.000\_\_\_ De \$ 200.000 a \$ 438.000\_\_\_ de \$ 438.000 a \$ 520.000\_\_\_\_\_ de \$ 520.000 en adelante \_\_\_\_\_ No Ahorra \_\_\_\_\_

b. ¿Luego de cubrir sus gastos mensuales, en promedio cuanto dinero ahorra el núcleo

familiar al cual usted pertenece?

**(Marque con una "X")**

Menos de \$ 200.000\_\_\_ De \$ 200.000 a \$ 438.000\_\_\_ de \$ 438.000 a \$ 520.000\_\_\_\_\_ de \$ 520.000 en adelante \_\_\_\_\_ No Ahorra \_\_\_\_\_

c. ¿Su nivel de gastos es superior a su nivel de ingresos en? **(Marque con una "X")**

Menos de \$200.000\_\_\_ De \$ 200.000 a \$ 438.000\_\_\_ de \$ 438.000 a \$ 520.000\_\_\_\_\_ de \$ 520.000 en adelante \_\_\_\_\_ No lo excede\_\_\_\_\_

## 9. Otros Aspectos

I. Es el Mototaxismo la alternativa para mejorar su nivel socioeconómico.

Si\_\_\_\_\_ No\_\_\_\_\_

II. Es usted propietario de una moto. SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_

III. Cual es o son las labores que realizan para el sostenimiento de la familia .

IV. Considera necesario la organización y legalización del mototaxismo como medio de transporte. SI \_\_\_\_\_ NO \_\_\_\_\_

V. Que tiempo hace que labora en la actividad del mototaxismo

**VI.** Cuantos accidentes ha tenido desempeñando el oficio de moto taxista. \_\_\_\_\_